MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1944. MÁJUS 1. (VII. ÉVF. 9. SZÁM)

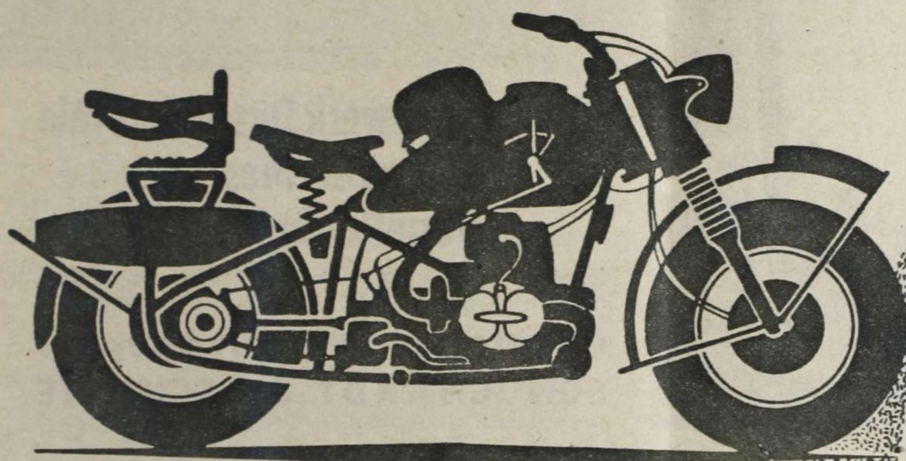


Magyar Ju. 88-as motorcseréje

ÁRA 1 PENGŐ

SCHLENZIG







MOTORKERÉKPÁROK 20 ÉV ÓTA

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
MSZ
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM * BUDAPEST, 1944 MÁJUS 1

BAJTÁRSAK! ISTEN VELETEK!

Boskovits Sándor, Bodó Miklós és Ti többi, máról holnapra a józan mából hősköltemények, repülő legendák, dicsfénybe öltözött felejthetetlen Bajtársak, Hozzátok emeljük szavunkat!

Itt hagytatok bennünket a mai tépelődő magyar élet ezernyi sorskérdésének forgatagában. Elmentetek akkor, amikor a hősi magyar világszemlélet kibontakozásának hajnalán a Ti fölényes küzdeni tudástokra, izzó magyarságtokra és kötelességteljesítéstekre a legnagyobb szükségünk lenne.

Hősök hősei, a magyar repülőszellem ragyogó csúcsai voltatok, akik biztos kézzel, halálos géppuskasorozatokkal véstétek fel a magyar főváros egére Zrinyi jelmondatát: „Ne bántsd a magyart!”

Felelevenítettük mosolygó arcotokat; ragyogó szemeteket; idéztük komoly szavatokat s harsány kacagástokat; láttuk kisportolt férfias mozgástokat, eszünkbe jutott a sok-sok örömteli repülőtalálkozás, amint viharvert repülőöltözetetekben, egy-egy színes sállal a nyakatokon baráti mosollyal közeledtek, vagy amint a repülőgépbe szállva határozott mozdulattal csapjátok előre a pilótaülés tetejét... utána nevetve, a hivatásbeli elmélyültség komoly jegyével arcotokon, utolsót integetve... nekivágtok az ismerős kék égnek.

Ott a szomorú úton, sírotokhoz közeledve a lélek gyötrelmeiből lassan-lassan felemelkedve mindinkább így láttunk Benneteket.

S ahogy tiszta, becsületes életeteket, utolsó hősi küzdelmeteket az Eszméhez mértük, amelyért életeteket is feláldoztátok — azon vettük észre magunkat, hogy megtisztult a lelkünk és mérhetetlenül büszkék vagyunk Reátok.

Bob, Miklós, Bajtársak! Távozásotokkal örök emléket és nehezen gyógyuló sebet vertetek szívünkbe. Példaadástok, gigászi hősi küzdelmetek a magyar repülés történetében örök égbenyúló gránitoszlopot emelt, amelynek talapzatáról késői nemzedékek is megilletődött hangon s büszke, csillogó szemmel fogják olvasni Neveteket!

Az ezeréves magyar föld szívdobogása kísérte ragyogó küzdelmeteket. A magyar ég mosolya dicsőítette meg bátor harcotokat. A magyar fővárost, magyar városok és falvak verejtékező arcú munkásait, féltett asszonyait, békés aggjait, s a drága magyar gyermeket védtétek. Légi harcotokat nem az arcvonalban küzdő bajtársak felfelé tekintő biztatása kísérte. Alattatok megrémült asszonyi és gyermeki szívek dobogtak.

Repülőgépeitek a férfimódra vívott háború kemény és csillogó szárnyai voltak. Túlerő ellen küzdöttetek. De azért elszántan és jókedvűen, pillanatnyi gondolkodás nélkül felvettétek a harcot, s törhetetlen hűséggel, a Bennetek égő eszme izzó erejével törtetek ellenük. Szélvészként az igazság szárnyain rohantatok rájuk. Hősiesen osztogattátok a halálos csapásokat. Égő ellenséges gépek, s kibomló ejtőernyők pamacsai jelezték utatokat. Rettenthetetlen bátorsággal széles rendet vágtatok az ellenség soraiban.

Repülőharcotok az igaz magyar szellem, a magyar repülőszellem fényes diadala volt. Lángoló betűkkel írtátok fel az örök magyar égre, hogy a magyar repülők szelleme a haza sujtásra kész élesrefent kardja.

És Ti megsuhogtattátok kardotokat! A rabszolgák légióit küldtétek Magatok előtt a másvilágra...

A legnagyszerűbb földi eszmény, a Közösség védelmében haltatok hősi halált. A legszentebb Célért, magyar népetekért áldoztátok fel magatokat. Az egész nemzet hálája van Veletek.

Mi pedig, a szűkebb repülőcsalád, mélyen meghajtjuk előttetek zászlóinkat, s a jövőbe néző szemmel, szívünkre tett kézzel esküszünk...

Esküszünk, hogy az a dicsőséges ív, amelyen alázuhantatok, lelkünkben fénylő, fenséges szivárványhídként fog élni mindörökké, amelyen haladva, példátokat és nyomotokat követve, hittel-híve s a megszállottak tekintetével haladunk egyre följebb és följebb: a magyar Jövő magasságos kékségei felé.

Büszke fájdalommal búcsúzunk Tőletek. Hegycsúcson világító örök magyar jelzőtüzek maradtok. Isten Veletek!



VADÁSZREPÜLŐINK–HŐS VÉDŐINK

Látogatás a magyar fővárost védő vadász-alakulatoknál

A Budapestet ért legutóbbi angolszász légitámadások elhárításában nagy szerep jutott a légvédelmi tüzérség mellett a nappali és éjtszakai vadászoknak. A főváros körüli repülőtereken nagy számban állomásoznak vadászszázadok, amelyeknek feladata az ország belsejébe betört ellenséges gépek megsemmisítése. Eddig csak a szovjetfronton küzdő magyar vadászok hőstetteiről és légiharcairól hallottunk, most meglátogattuk az egyik budapestkörnyéki repülőtéren állomásozó vadászszázadunkat, hogy megismerjük a hazai területek felett harcoló vadászok életét.

*

A Budapest melletti hatalmas hadirepülőtéren csak úgy nyüzsög a rengeteg vadász és romboló. A gyakorlórepülésre induló és onnét visszatérő gépek motorzúgása betölti az egész levegőt és a kék égen villámsebességgel cikáznak az őrjáraton lévő gépek. A hangárok és szerelőcsarnokok körül is nagy a forgalom, a szerelők javítják a sérüléseket, motort cserélnek és indulásra kész állapotba hozzák a startra kijelölt gépeket. A betonkifutó egyik sarkában néhány Messerschmitt vadász áll, mellettük teljesen beöltözött pilótáik beszélgetnek. Odasétálunk hozzájuk. A Budapestet védő vadászok egyik századának tagjai. Készültségben vannak és bármelyik pillanatban parancsot kaphatnak bevetésre, ha ellenséges gépek közeledését jelentenék. Most nincs ilyenről szó, szívesen felelnek kérdéseinkre, hogy elmondják eddigi tapasztalataikat és kalandjaikat. A század parancsnokát — magas, szőke, markánsarcú repülőszázadost — kérjük meg először, mondjon néhány szót százada eddigi szerepléséről.

— Századom a főváros elleni nappali légitámadások kivédésével van megbízva — mondja a parancsnok — és most már több mint egy éve állomásozunk itt ebben a beosztásban. Első bevetésünkre ez év március 17-én délelőtt került sor.

— Igen, akkor Pesten is megszólaltak délben a szirénák — vesszük elő noteszunkat.

— A szirénákat tényleg megszólaltatták, de támadás nem érte a várost. Ez volt az első angolszász támadóhullám, mely Budapest felé vette útját. Amint az ellenséges gépek dél felől átlépték a magyar határt, riasztottak bennünket. Századommal a támadók elé repültünk és a Balaton északi csücske és a Velencei tó között találkoztunk össze velük. Megtámadtuk őket és sikerült a körülbelül 70 négymotoros amerikai bombázóból álló köteléket útirányának a megváltoztatására kényszeríteni. Két bombázón értünk el biztos találatokat és valószínű, hogy hazatérésük hosszú útvonalán kényszerleszállást végeztek. Ez volt a magyar vadászok első komoly bevetése hazai terület felett és a tűzpróbát fényesen ki is állották. Sajnos, azonban a rámenős és vakmerő magyar virtus áldozatot követelt a mi sorainkból is, — borul el a százados arca — két gépünk zuhant le a légiharc közben. Murvay János őrmester és Kis-Benedek István tizedes, két bátor repülőm halt hősi halált ezen a napon. Hál' Istennek, azóta emberveszteségünk nem volt, csak géptörés. Gépet pedig mindig lehet pótolni!

— Vadászokkal nem kerültek öszsze ezen a napon?

— Nem. Az amerikaiak akkor még vadászkíséret nélkül jöttek, egyedül saját tűzfegyvereikben bízva. Azóta okultak a tapasztalatokon és most már csak nagyhatótávolságú vadászok oltalma alatt mernek támadni, — fejezi be a százados.

— Milyen ellenséges gépekkel került szembe eddig a század? — kérdezzük.

— A hazánk ellen támadó gépek eddig amerikai négymotoros távolbombázók, Consolidated Liberatorok és Boeing Fortress ú. n. repülőerődök voltak. De bevetésre került már kétmotoros angol Wellington is, mint a Balatonba lezuhant gép mutatja. Kísérő vadászokul Lightning kéttörzsű, kétmotoros nagyhatótávolságú vadászgépeket használnak. A bombázók eddig minden esetben az ország déli határán törtek be és mintegy 6—8000 méter magasságban igyekeztek célpontjaikat elérni. Zárt, 30—40 gépből álló kötelékekben repülnek, úgy hogy tűzfegyvereik hatása kiegészítse egymást és megközelíthetők sehonnét se legyenek. Egy-egy ilyen kötelék hatalmas tűzerőt képvisel, — folytatja a parancsnok — ha tekintetbe vesszük, hogy a négymotoros bombázókon 10—12, de néha még több nehéz géppuska és gépágyú is el van helyezve. Sőt, a kötelékek szélén rendesen ú. n. légi cirkálók repülnek, melyek bombát nem visznek, hanem sokkal erősebb fegyverzetük van, mint a rendes bombázóknak. Azonkívül rendszerint a kötelék felett repülnek a biztosító vadászok, melyek tömeges rácsapással hárítják el a bombázókat érő esetleges támadásokat, ha tudják — teszi hozzá mosolyogva.

— Hogyan támad meg egy ilyen félelmetes légi hadsereget a védő vadászgép? — tesszük fel a következő kérdést.

— Tapasztalataink alapján legjobban oldalról vagy felülről közelíthetők meg a bombázók. Hátulról szinte lehetetlen megtámadni őket, mert 8 hátrafelé tüzelő nehéz géppuska védi őket az ebből az irányból jövő támadások ellen. Mi általában kettesével támadunk, az első vadász végzi a rácsapást, a második gép a hátát fedezi. Ha több rácsapásra van szükség, a két gép szerepe mindig cserélődik. Biztosabb találat érdekében igyekszünk az ellenfelet minél jobban megközelíteni — néha 40—50 méter választ el bennünket tőlük és közelről nyitjuk meg a tüzet motorgépágyunkból és két nehéz géppuskánkból. Ez rendszerint hatásos — mondja a százados. — A célunk az, hogy a zárt kötelékben rést üssünk, mert ekkor már könnyen sebezhetők a gépek. A bombázók megtámadásánál még szem előtt kell tartani, hogy a gépek igen erősen vannak páncélozva, főleg az életfontosságú részeken. Erről a páncélzatról a géppuska golyója lepattan, csak a gépágyú robbanó lövedéke hatásos.

— Milyen gépekkel repül a század?

— Messerschmitt Me 109 G egymotoros vadászokkal. Ez a vadász még ma is a világ egyik legjobb gépe. Gyorsabb és fordulékonyabb a velünk szemben álló Lightningnél. 12.000 m-es magasságunkkal magassági fölényben vagyunk felettük. Ők ezt a hátrányt számbeli túlsúllyal igyekeznek kiegyensúlyozni és min-

dig csak tizes-huszas csoportokban harcolnak. A vadászokkal természetesen egészen más harcmodor szerint küzdünk, mint a bombázókkal. Velük fordulóharcot vívunk és a cél az, hogy — mivel a vadászgépnek hátrafelé nincsen védőfegyvere — »beüljünk« az ellenség háta mögé. Akkor már szinte biztos a légigyőzelem — fejezi be magyarázatát a parancsnok.

Beszéd közben a várakozó gépek mellé érünk. Benézünk az egyiknek a pilótaülésébe. A műszerek, kapcsolók, mutatók megszámlálhatatlan sokaságát látjuk, csak magán a botkormányon négy billentyűt számolunk meg: egy a gépágyú, másik a két géppuska elsütője, harmadik a rádió kapcsolója, negyedik a bombakioldó. Ez utóbbi csak akkor jut szerephez, ha a gépet bombával szerelik fel és vadászbombázóként vetik be. A rengeteg műszer kezelése és figyelése magábanvéve is olyan nagy feladatot ró a pilótára, hogy szinte elképzelhetetlennek látszik emellett még eredményes légiharcot is vívni!

Megkérdezzük vezetőnktől, hogyan történik a vadászok riasztása. Megtudjuk, hogy amint az ellenséges gépek átlépik határainkat, a vadászok riadókészültségbe lépnek. Ha a gépek iránya nyilvánvalóvá vált, a veszélyeztetett körzetet védő vadászok megkapják a felszállási parancsot. A riadójel vétele után tíz perccel már a szükséges magasságban vannak a gépek és az irányítóállomás által rádión megadott irányba repülnek. A földi állomás pontosan megadja a támadó gépek repülési irányát, magasságát és a körzetet, ahol a vadászoknak találkozniok kell velük.

Az éjtszakai vadászoknál

Megköszönjük a hallottakat a nappali vadászok parancsnokának és átmegyünk az éjjeli vadászok tanyájára. Az éjjeli vadászalakulat egyik századosával találkozunk, megkérdezzük, milyen az élete az éjszaka harcoló magyar vadászoknak.

— Az éjtszakai vadászegységet tavaly tavasszal állították fel — mondja a százados. — A kiképzés különleges részét Németországban kapták pilótáink. Azóta naponta végeztünk éjtszakai gyakorló bevetéseket, míg most sor került a komoly feladatokra.

Szeretnénk néhány szót hallani az éjjeli vadászok különleges harcmodoráról. Kíváncsiságunkat szívesen elégíti ki házigazdánk.

— Éjjel egészen más feltételek mellett harcol a vadász, de az ellenfél is máshogyan támad. Éjtszaka nem kötelékben, hanem egyesével támadnak a bombázók, nehogy a sötétben összeütközzenek. Kísérő vadászok sem jönnek velük. Természetesen mi is külön-külön harcolunk. Gépeink az éjjeli légiharc követelményeinek megfelelően nagyobb tűzerejű kétmotoros, kétüléses Me 210-es rombolók. Nem olyan gyorsak és fordulékonyak, mint a nappaliak, de erre éjjel nincs is szükség. Harceljárásunkat a gyakorlat alakította ki.

— Mondjon valamit százados úr az éjjeli légiharcról!

— Az éjjeli bevetés legjellemzőbb vonása, hogy a vadászgép kizárólag műszerek után, illetőleg földi támaszpontja rádióirányításával repül. A gép rádióirányítással száll fel, harcol és száll le az elsötétített repülőtéren. Amint ellenséges gép lépi át az országhatárt, riasztják az éjjeli vadászokat. Ettől a perctől kezdve mérőállomás figyeli az ellenséges bombázók útvonalát, melyet egy térképen kirajzolódó fénycsík mutat szemléltetően. Ugyanígy képes figyelni a mérőállomás a saját vadászgépek irányát is. A vadászgépet úgy vezetik, hogy a támadók magasságába jusson és velük összetalálkozzon. Fontos, hogy a vadász hátulról közelítse meg ellenfelét és holdvilág esetén ne kerüljön a hold tányérja elé, mert akkor könnyen észrevennék — mondja a százados.

— A vadászgép pilótája honnét tudja, hogy mikor van lőtávolban? — kérdezzük.

— Irányítóállomása állandóan közli a rádióssal a két gép közötti távolságot, de megfelelő megközelítés után műszerei segítségével már a vadász is képes távolságmérésre. Amikor elérte a hatásos tűztávolságot, — ez kb. 300 méter — tüzet nyit. Tekintve, hogy a műszerek csalhatatlanok, ez rendszerint talál is. De ha nem is sikerült volna találatot elérnie, a vadász mindenképpen leszáll, mert a torkolattűz elárulta helyzetét, akkor pedig biztos prédája a bombázó géppuskáinak. Tehát az éjjeli vadász támadásának a meglepetés a jellemzője — fejezi be érdekes magyarázatát a százados.

— A légvédelmi ütegek tüzelése nem zavarja a vadászok munkáját?

— Valóban, fontos feladat, hogy a saját vadászokat megoltalmazzák a légvédelmi tűztől. Erre több megoldás is kínálkozik. Egyrészt a földi irányító rádióállomás közli az ütegekkel, ha tűzterükben vadászgép tartózkodik, de maga az éjjeli vadász is rádióösszeköttetésben áll az ütegekkel, bizonyos megbeszélt jelkulcs szerint. A rádión kívül meghatározott színű és sorrendi összeállítású rakéták időnkénti kilövésével is jelezheti a saját vadászgép a jelenlétét. Igy adódhatnak azután helyzetek, hogy ellenséges gépek zúgását hallhatjuk, a légvédelmi ütegek mégis hallgatnak. Ilyenkor légiharc folyik a magasban.

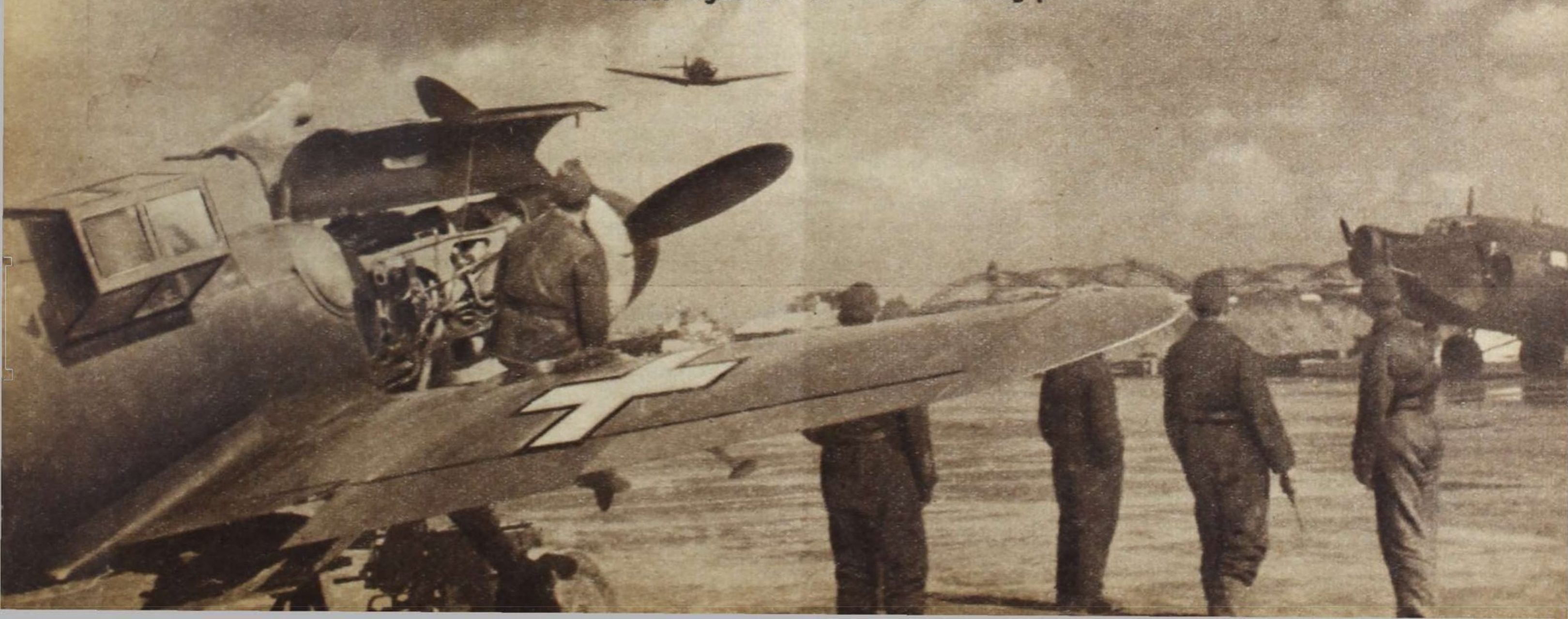
— A fényszóróknak van valami szerepe a vadászgépek szempontjából? — érdeklődünk tovább.

— Néha bizony nagy hasznát vesszük a fényszóróknak. Ugyanis, ha valamilyen ok miatt megszakad az összeköttetés a földi állomás és a levegőben lévő gép között, akkor a fényszórók mutatnak irányt a vadászoknak. Pest felett is lehetett már látni fényszórók sugaraiból alkotott fénykúpokat, melyek 50—80 km messzeségből látható támpontot nyujtanak a vadászoknak. Azt is jelentheti az ilyen fénykúp, hogy a bezárt légtérben ellenséges gép tartózkodik.

— Hogy lehetséges az, hogy a rádióösszeköttetés megszakad a föld és a gép között?

— A támadó bombázókötelékekben jönnek olyan gépek is, melyeknek semmi más feladatuk nincs, mint a rádióadást zavarni. Ezek vagy saját adójuknak azonos hullámra való hangolásával igyekeznek céljukat elérni, vagy fémforgács és fémlapocskák nagytömegű leszórásával, melyek alkalmasak arra, hogy az ultrarövid hullámokkal dolgozó adó-vevőt zavarják. Előfordul az is, hogy az ellenséges gépek megtévesztő jelzéseket használnak, ilyenkor — amint erre rájönnek — könyörtelenül rá-

Sikeres légiharcból tér vissza a vadászgép





Emelkedik a vadász

lőnek minden gépre, miután rakétával leszállási parancsot adtak a vadászoknak — hangzik az érdekes magyarázat.

Megkérdezzük, voltak-e veszteségei eddig az éjjeli vadászoknak?

— Voltak, de mindig csak nappali légiharcok eredményeképpen. Az éjjeli vadászokat ugyanis szükség esetén nappali feladatokra is bevetik és ilyenkor a nehézkesebb és lassúbb rombolók hátrányban vannak a fürgébb nappali vadászokkal szemben. De a fiúk olyan vakmerőek, hogy nem veszik figyelembe ezt a körülményt és rámenősségük néha bizony bajba sodorja őket. A mi igazi életelemünk az éjjeli harc — csillan fel a százados szeme — és itt meg is álljuk a helyünket. Az éjszakai vadász fegyverneme a háború elején csak másodlagos szerepet kapott a légvédelmi tüzérség mellett, ma már legalább olyan fontos és jó hatásfokkal működő elhárító fegyver, mint a tüzérség — fejezi be a századparancsnok.

Kerékpáron befejezett légiharc

Elköszönünk az éjjeli vadászoktól és visszaindulunk nappali ismerőseinkhez. Még ott találjuk őket a gépek mellett és szerencsét próbálunk, hátha sikerül tőlük néhány átélt légi kalandot, izgalmas élményt hallanunk, melyekben Budapest védelmében eddig már bőven lehetett részük. Nehezen tudjuk őket szólásra bírnunk, nem szívesen beszélnek magukról és szerénységükben sehogy sem akarják hősies harcaikat elmesélni. Már mindegyiküknek van legalább egy légigyőzelme és lassanként sikerülünk őket rávenni, hogy mondják el legelső győzelmük történetét. Elsőnek egy magas, barnapiros arcú hadnagy kezd beszélni.

— Április 13-án, a Budapestet ért nagyszabású bombatámadás napján történt a dolog — meséli élményeit. — A repülőtér riasztása után azonnal levegőbe emelkedett a század és a támadó amerikai bombázók elé repültünk. Egyszerre 5000 méter magasságban portyázó Lightning vadászokkal találkoztunk. Úgy látszik, a bombázók előtt igyekezték kitapasztalni a terepet. A gépeket azonnal megtámadtuk és géppárom pilótája — H. őrmester — rövid fordulóharc után ellőtte az egyik Lightning balmotorját, mire a gépből láng csapott ki és pörögve zuhant le. A légiharc közben eltávolodtunk a többiektől és amint keresésükre indultunk, magunk felett egy északnak tartó kb. 30 gépből álló bombázóköteléket pillantottunk meg. Habozás nélkül támadtunk. Az egyik szélső raj legszélső gépét szemeltük ki és oldalról irányított rácsapásokkal támadtunk. A felváltva vezetett rácsapások közül már a másodiknál sikerült gépágyúlövedékkel eltalálnom a gép jobbszárnyát, mire a szárny levált és a bombázó szárnyaszegetten zuhant le. Ez volt az első légigyőzelmem! A Liberator személyzete ejtőernyővel kiugrott és megmenekült. A többi bombázó folytatta útját, mire mi újabb gépet szemeltünk ki célpontul. Már éppen támadni akartam, mikor a benzinórára pillantva, észrevettem, hogy alig van már benzinem. Sajnos, fel kellett hagynom a további küzdelemmel és le kellett szállnom. Még volt annyi üzemanyagom, hogy egy pestkörnyéki repülőteret



A pilóta gépbe száll

elérhessek, de pontosan a repülőtér felett végleg leállt a motorom. Siklórepüléssel tettem le a gépet, minden baj nélkül. Azonban éppen ebben a pillanatban ért a repülőtér fölé egy ellenséges bombázóhullám és sűrűn szórta le a bombákat. Fogaimat csikorgattam tehetetlen elkeseredésemben, hogy nem tudok azonnal felszállni, megküzdeni velük. De sok időm nem volt gondolkodásra, mert jobbra-balra tőlem záporoztak a bombák. Menekülnöm kellett biztosabb helyre. Nehezen és fájó szívvel hagytam hűséges Messerschmittemet sorsára és rohanni kezdtem a repülőtér széle felé, ahol óvóhelyeket tudtam. A robbanások légnyomása többször a földhöz vágott és mikor kb. 200 lépés után hátrafordultam, gépem már megsemmisült. Közben észrevettek az óvóhelyen tartózkodók is és kerékpárost küldtek értem. Igy sikerült épségben biztonságba jutnom. Ezt a légiharcot tehát vadászgépen kezdtem és kerékpáron végeztem be! — jegyzi meg befejezésül mosolyogva a hadnagy.

Első bevetés — első győzelem

Keménykötésű, zömök szakaszvezető hallgatja mellettünk hadnagya elbeszélését, időnként helyeslőleg bólint, mint aki maga is végigélte az egészet. Megtudjuk, hogy ő is ezen az emlékezetes napon aratta első légigyőzelmét és neki is van néhány élménye. Mint meséli, élete első bevetése volt ez, mert eddig nem volt szerencséje és mindig kimaradt valamilyen okból százada akcióiból. Most dupla öröm, hogy első bevetése és első győzelme egybeesik. De adjuk át a szót neki:

— Ezen a napon is más beosztásban voltam és a riasztás után csak későn érkeztem a repülőtérre, úgy hogy századom már felszállt. De most már semmiképpen sem akartam kimaradni a játékból, hanem gépembe szálltam és századom után indultam. Rádión kértem helyzetjelentést a század holléte felől. Az irányítást megkaptam és legnagyobb sebességemmel igyekeztem bajtársaim nyomába érni. Mire azonban a megadott légtérbe értem, már vége volt a légiharcnak és sehol sem láttam gépeket. Megint elhagyott a szerencse! — sóhajtottam és vissza akartam fordulni, mikor messze magam felett — kb 7000 m magasságban — fehér kondenz-csíkokat pillantottam meg, melyek nagy magasságban szálló gépek után szoktak húzódni. Négymotoros bombázók voltak! Elkapott a vadászláz és emelkedni kezdtem, hogy egy magasságba érjek velük. A bombázók úgy látszik mit sem sejtettek, mert nyugodtan repültek céljuk felé. Alulról támadtam meg az egyik szélen haladó »repülő erőd«-öt. Egészen közel merészkedtem a hatalmas géphez és mintegy 100 méterről nyitottam meg mindhárom tűzfegyverem tüzét. A gép az első tűzcsapásra megbillent és kivált a kötelékből. Meredek siklással közeledett a föld felé, úgylátszik pilótája kényszerleszállással szerette volna megmenteni a nem súlyosan sérült gépet. Utána akartam nézni, mi lesz a sorsa, de egyszerre mintegy harminc Lightningből álló köteléket vettem észre, amint nagy magasságból villámsebességgel csapott felém. Valószínűleg a bombázók felett biztosítottak és a bevált fogást használták, hogy a harcbakeveredett vadászt váratlanul és magassági fölényük kihasználásával valósággal lerohanják. Hirtelen emel-



Légiharc után átvizsgálják a vadászgép minden porcikáját

kedni kezdtem és sikerült 10.000 méterre felhúznom, ahol leráztam magamról kellemetlen követőimet. Egy jótékony felhőfoszlány mögött azután végkép el tudtam tűnni előlük. Mivel üzemanyagom már fogytán volt, kénytelen voltam rövidesen leszállni — végzi be élményeinek mesélését a szakaszvezető.

— A megstbesített Fortress sorsa mi lett? — kíváncsiskodunk.

Nem kis büszkeséggeel a hangjában feleli:

— A Dunántúl egyik kisvárosa mellett viszonylag épségben kényszerleszállt. Személyzetét természetesen foglyulejtették.

Éjjeli vadászgép sikeres nappali bevetésen

Magas, egészen fiatal, szőke hadnagy áll meg beszélgetésünk közben a csoport mellett. Kirí a többi közül, mert nincs pilótaruhában, mint a készültségben lévő többi pilóta. Valaki megmondja, hogy X. hadnagy és éjjeli vadász, de egyszerre két légigyőzelmet is aratott — egy nappali bevetés alkalmával! Természetesen rögtön kíváncsiak lettünk a hadnagy minden bizonnyal nem mindennapi élményeire és megkérjük, mondja el sikeres bevetése történetét. Nehezen áll kötélnek, de végül is belekezd a mesélésbe.

— Az első Budapest ellen intézett délelőtti nagytámadás alkalmával sikerült magamat éjjeli vadász létemre nappali bevetésre beosztatnom. Kétmotoros rombolómmal portyázó útra indultam. A Duna vonalát követve délnek tartottam, mintegy 4000 méter magasan. Egyszerre egy kis város felett több Lightninget pillantottam meg, amint a vasútállomást géppuskázták alacsonytámadásban. A nap felől támadtam és nagy sebességgel csaptam le rájuk. A meglepetésszerű rohammal azonnal sikerült egy Lightninget leszednem. Valószínűleg a pilóta is halálos lövést kapott, mert a gép kőként vágódott a föld felé és senki sem ugrott ki belőle.

— A többi amerikai nem sietett társa segítségére?

— Dehogynem. Ugyancsak akadt dolga rádiósomnak, aki a hátsó géppuskákat kezeli — folytatja a


Légiharc után. A pilóta kiszáll gépéből

hadnagy. — Az éjjeli harcra készült rombolóval szemben nagy gyorsasági és mozgékonysági fölényük volt a Lightningeknek és tekintettel a számbeli túlsúlyra, a helyzet egyáltalán nem volt valami rózsás. Kb. 15 gép állt velünk szemben és kegyetlenül lőttek. Fordulóharcot kezdtem és állandóan emelkedtem. A vadászok mindenütt a nyomomban. Gépem több találatot kapott, rádiósom géppuskái felmondták a szolgálatot. Ő maga is megsebesült. Ilyen körülmények között is sikerült az egyik vigyázatlan vadásszal szemben jó lövőhelyzetbe kerülnöm és amint éppen felhúzott előttem, lövedékeim a hasában tüntek el. A gép azonnal kigyulladt és lezuhant. Második légigyőzelem — ujjongtam fel hangosan! Azonban harc közben az én gépem is komolyabb találatot kapott és a bal motorom leállt. Már nem volt szabad másra törekednem, mint megmenteni a gépet. A közben fokozatosan elért 7000 méter magasságból zuhanásban közeledtem a föld felé. A Lightningek nem mutattak már a történtek után nagy hajlandóságot az üldözésre és mivel pontosan egy vidéki repülőtér felett találtuk magunkat, sikerült a gépet épségben letennem a földre.


Alulról támad a Messerschmitt

Az egyszerű szavak mögött egy kedvezőtlen körülmények között megvívott bravúros és győzelmes küzdelem képét látjuk, melyet igazi magyar bátorsággal vívott meg a hadnagy.

Leszállás egykerékre

A század egyik őrmesterének izgalmas és szerencsés végű kalandjáról beszélgetnek éppen mellettünk. Odafigyelünk és egy szakaszvezető, aki az emlékezetes napon kísérője volt, elmeséli az esetet. Az őrmester egy kb. negyven Liberatorból álló köteléket támadott meg. A bombázókat erős vadászegységek kísérték, csak úgy rajzottak körülöttük a kéttörzsű Lightningek. Az őrmester gépe felülről csapott le a kötelék kellős közepén repülő egyik négymotorosra, míg a szakaszvezető hátulról jövő támadás ellen védte gépét. Rettenetes erejű elhárító tűz zúdult a magyar vadászokra, de a


Két légigyőzelem!!!

Messerschmitt találatai is ültek és a kiszemelt bombázó megbillent, majd meredek szögben közeledett a föld felé. A két magyar utána. Állandóan lőtték a bizonytalanul sikló óriást, újabb és újabb találatokat értek el rajta, míg a gép tüzet fogott. A személyzet ejtőernyővel igyekezett menekülni, de ebben a pillanatban a Liberator felrobbant és a kicsapó láng valamennyi ernyő selymét meggyujtotta. A piloták és a gép lángoló tűzcsóvákként vágódtak a föld felé. A robbanás oly nagy volt, hogy légnyomása megdobta a magyar vadászokat is. A légiharc közben a kísérő vadászok természetesen szüntelenül lőtték az őrmester gépét, úgyhogy kénytelen volt szembefordulni velük és felvette a harcot. A nagy küzdelemben találatot kapott a Messerschmitt és repülése bizonytalanná vált. Az őrmester nem volt teljesen ura kormányainak és kénytelen volt felhagyni a harccal. Meredek zuhanásba vitte a gépet és kényszerleszállóhelyet keresett. Közben állandóan lőtték gépét és már közvetlen a föld felett vette észre, hogy egyik futójának kieresztőszerkezetét is ellőtték. Nem volt más választás, egykerékre szállt és sikerült a nehéz ügyet ellenséges golyózáporban komolyabb törés nélkül megúszni.

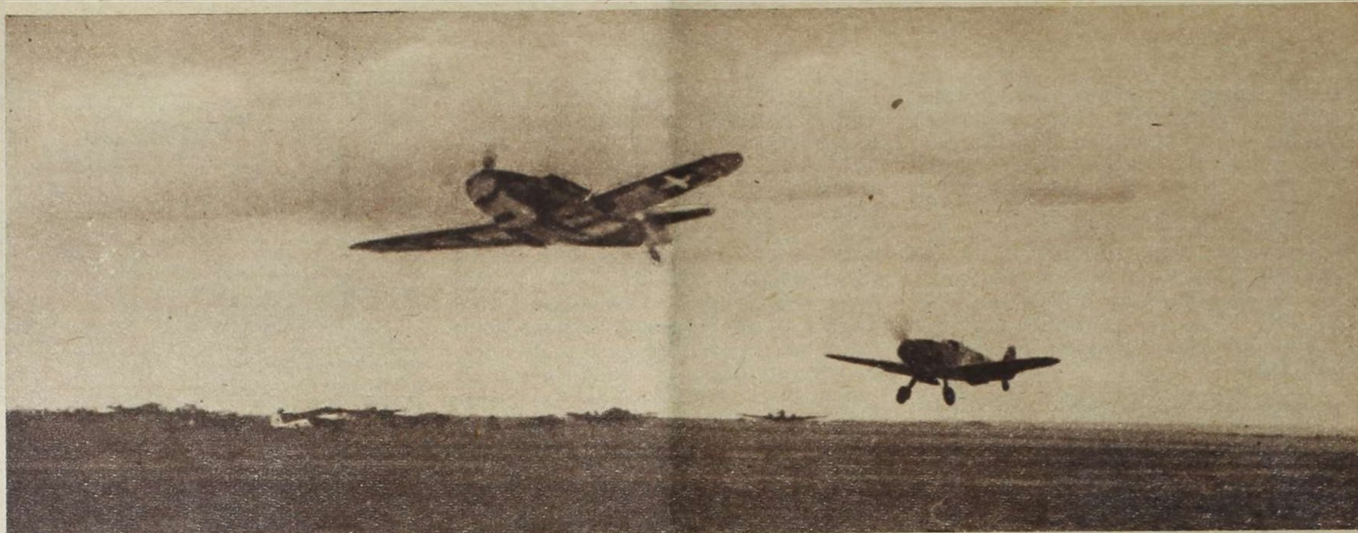
— Van még valakinek a századból kettős légigyőzelme? — érdeklődünk.

— B. hadnagynak van! — mondják többen is — sőt talán az ő harca volt a legszebb vadászharc valamennyiünké közül — jegyzi meg valaki mellettünk.

Kettős légigyőzelem

Hol van a hadnagy úr? Keresésére indulunk és meg is találjuk a rádiósoknál. Rögtön nekiszegezzük a kérdést, mi volt kettős légigyőzelmének története. Mosolyogva meséli el a nehéz nap történetét, oly természetességgel, hogy szinte el sem hisszük, hogy ennek az élethalál küzdelemnek ő volt a hőse.

— Messerschmittemmel április 3-án délelőtt szálltam fel a támadó angolszász kötelékek elé. Géppárom kíséretében egy 70—80 Fortressből álló csoportot támadtunk meg. Több rácsapás után sikerült az egyik szélén repülő bombázón több találatot elérnem. Ezalatt csak úgy



Ellenséges bombázók közelednek! Felszállnak a magyar vadászgépek

fütyült gépem körül a bombázók tűzfegyvereinek összpontosított tüze, de hál' Istennek, gépemnek nem esett baja. Az eltalált Fortress egyik szárnyából közben lángnyelv csapott ki, zuhanni kezdett és zuhanás közben mindkét szárnya levált a törzsről.

— Kísérő vadászok nem voltak?

— Kissé elmaradtak úgylátszik védenceiktől, mert csak most értek ide. Bosszút szomjazva támadtak ránk, mi ketten egymás hátát fedezve, szálltunk szembe velük. Hogy nagy számbeli fölényüket némileg kiegyensúlyozzuk, igyekeztünk földközelbe jutni. Lassan szorultunk a föld felé és a kezdeti 7000 méterről sikerült 200—300 méterre lejutnunk. Itt folyt tovább azután a legvadabb fordulóharc. Nekem sikerült »beülnöm« az egyik Lightning mögé és kegyetlen sorozatokat lőttem rá. Sehogyan sem akart leesni, hanem felhúzott és éles fordulóval igyekezett menekülni. Én mindenütt szorosan a sarkában maradtam — mutatja két nyitottenyerű kezének jellegzetesen ismert mozdulataival a légiharc fordulatait — és amikor az emelkedés végén a Lightning »leborított«, zuhanással vágódtam utána. Újra emelkedni kezdett, egy pillanatra kitűnő célt mutatott és egy gépágyúsorozatom a pilótaülésben ült. Ez már neki is sok volt. Lezuhant. A légiharc hevében észre sem vettem, hogy nekem is akadt egy kitartó kísérőm, egy másik Lightning. Amíg én társát üldöztem, ő az én nyomomba szegődött. Golyói tőlem jobbra-balra fütyültek, egyelőre ártalmatlanul. Azonban nekem géppárom sietett segítségemre és ő meg »beült« üldözőm mögé. Ez a hármas kergetőzés már egész alacsonyan folyt, 10—15 méter magasan zúgtunk el a fák koronái felett. Azt hiszem most már nemcsak a Lightning, de az őt követő Messerschmitt lövedékei is veszedelmes közelségben röpködtek körülöttem — meséli nevetve a furcsa helyzetet. — Nagyon meleg volt a helyzet, de egy hirtelen balfordulóval sikerült egérutat nyernem. Mire visszafordultam, bajtársam is végzett ellenfelével. Újabb préda után néztem, de a Lightningek úgy eltűntek, hogy nyomukat sem láttam. Mivel lőszerkészletem már fogytán volt, hátraarcot csináltam és hazarepültem. Lőszerutánpótlás felvétele után újra felszálltam és még sikerült résztvennem a visszatérő ellenséges gépek üldözésében, sajnos, már anélkül, hogy lelövést elértem volna, — fejezi be szinte bánatosan.

Megköszönjük érdekes elbeszélését és kilépünk a rádiósok kis fülkéjéből. Már alkonyodik és a repülőtéren csendesedik az élet. A betonkifutó sarkában még ott állnak gépeik körül a készültségben lévő nappali vadászok, de hamarosan ők is átadják helyüket éjtszakai bajtársaiknak. A szerelők kitolják a hangárokból a kétmotoros rombolókat és előkészítik esetleges éjtszakai bevetésre. Ők azok, kiknek munkáján múlik a légiharc sikere és erről a munkáról a legnagyobb elismerés hangján emlékeztek meg beszélgetéseink folyamán többizben is a pilóták. Helyükön vannak a rádiósok, az iránymérőállomás emberei is, akik eddig mind a legnagyobb lelkiismeretességgel és pontossággal oldották meg feladataikat. A vadászoknak helyén van a szívük, de tudja kötelességét a földi személyzet is.

A főváros védelme jó kezekben van! Vadászaink csaknem mindig nagy számbeli túlsúlyban lévő ellenféllel kerültek szembe, de amíg egy csepp benzinjük, egy szál használható géppuskájuk volt és gépük nem sérült meg életveszélyesen, feladatukat teljesítették és nem hátráltak meg. Haláltmegvető bátorságuk, gépeik és repülőtudásuk fölénye mindig győzelemre segítette őket a számbeli fölénnyel harcoló ellenfél felett, aki maga is kénytelen elismerni bámulatraméltó hősiességüket.

Stirling György

FELHÍVÁS

A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület Sportbizottsága elhatározta, hogy azokkal a VI., VII., és VIII. osztályos középiskolások kiképzésével is foglalkozik, akik az érettségi letétele után a Műegyetem gépész-, vegyész-, építészmérnöki és mérnöki karára fognak beiratkozni. Célja ezzel az, hogy a műegyetemi hallgatók előképzését megvalósítsa. Ennek értelmében az ország valamennyi középiskolájából jelentkezhetnek felvételre. A felvett középiskolások a nyári szünetben tanfolyamokon elméleti és gyakorlati vitorlázó-repülő kiképzésben részesülnek. Évközben csak igazgatói engedély alapján járhatnak ki a repülőtérre.

Feltételek: 1. Szülői beleegyezés.

2. Orvosi alkalmasság.

3. Származás igazolása.

4. Kötelező nyilatkozat a Műegyetemre való beiratkozásra.

Jelentkezni lehet személyesen (az Egyesület hivatalos helyiségében), vagy levélben (cím: Budapest, XI. ker., Műegyetem, Központi épület, magasföldszint 68. sz.)



A német honi vadászvédelem parancsnoka intézkedik az éjtszakai gépek bevetéséről



Az irányító központban néma csend honol

A SÖTÉTSÉG HŐSEI:

Amikor a szirénák megszólalnak, különleges kiképzésű pilóták és földi szakemberek önfeláldozó bevetése oltalmazza a városok lakosságát

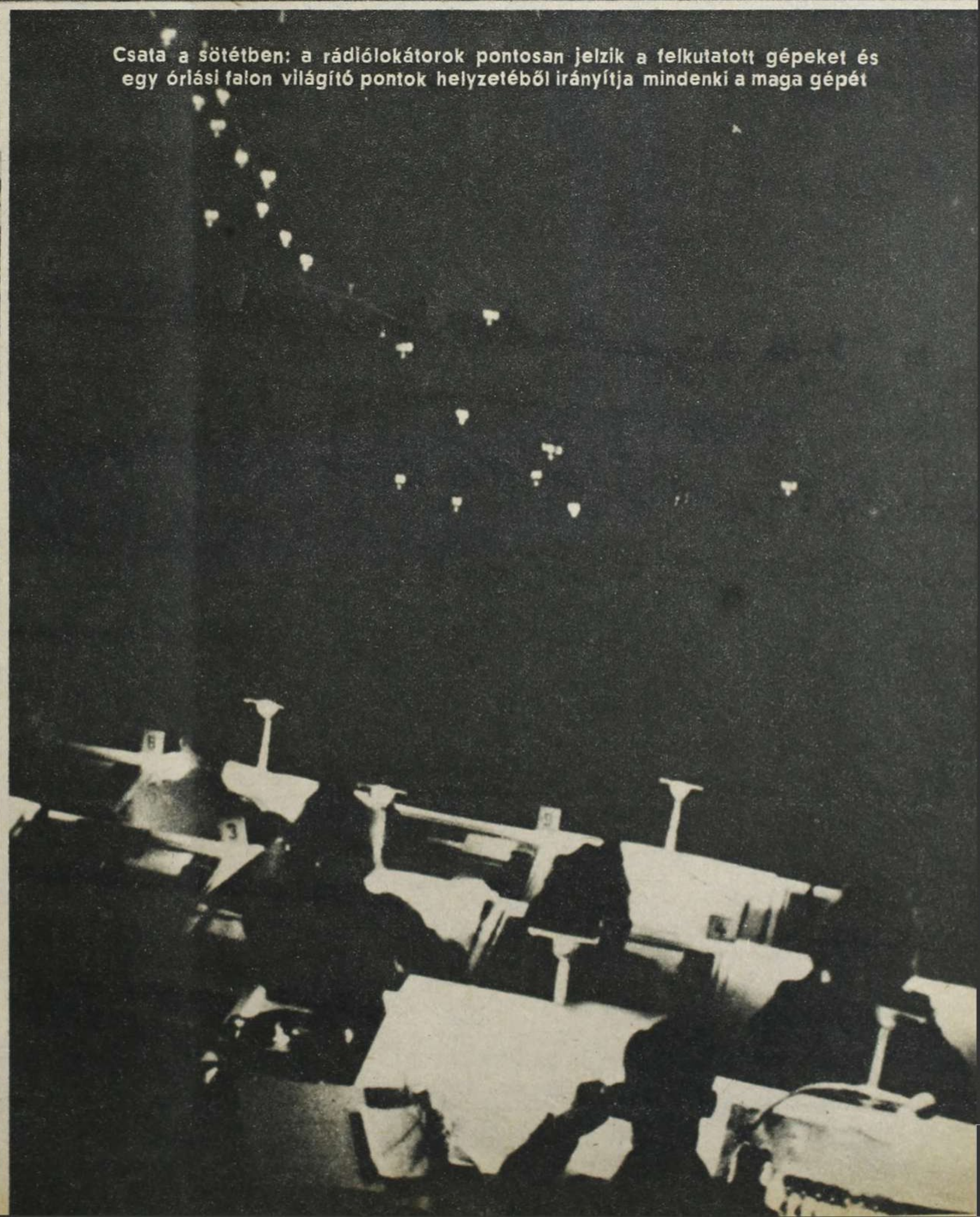


A rádióirányítás állandó kapcsolatot tart a vadászokkal

Már vannak ellenséges repülőgépek a légtérben, az irányítók feszülten figyelik a jelzőtáblát

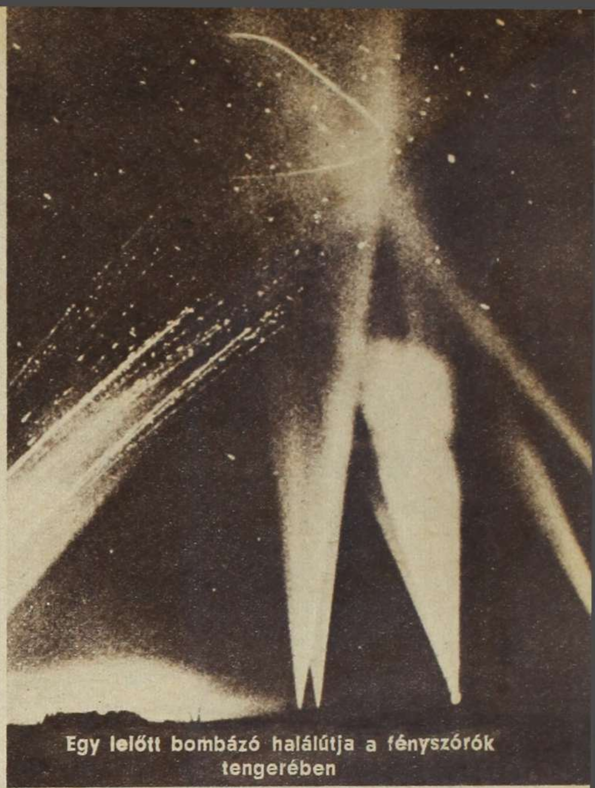


Csata a sötétben: a rádiólokátorok pontosan jelzik a felkutatott gépeket és egy óriási falon világító pontok helyzetéből irányítja mindenki a maga gépét





A figyelő- és az irányítószolgálat együttműködésének eredménye a légigyőzelem

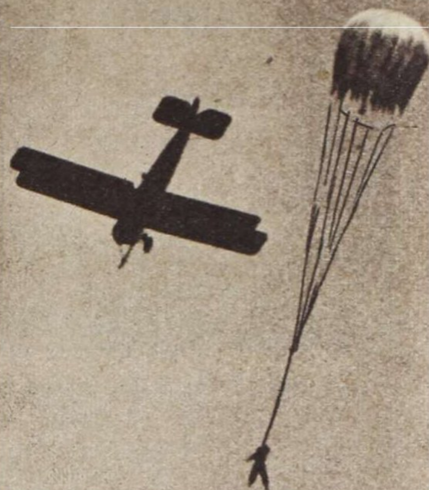


Egy lelőtt bombázó halálútja a fényszórók tengerében

ÉJTSZAKAI VADÁSZOK

A vadászgép célzókészülékében felvillan az ellenséges bombázó: megindul a fényjelző lövedékek áradata





Az ejtőernyőugrás nagymestere

A Rákos őszi mezején 1912-ben már két hangársor állott. A szárnyait bontogató magyar repülés úttörői lankadatlan szorgalommal eszkábálták törékeny masináikat, — a hangárokból szünet nélküli kopácsolás, gyalulás, fűrészelés zaja hallatszott ki a zárt ajtók mögül, de a szenzációkra kiváncsi látogatók közül alig néhányan jutottak túl a kinai falon, hogy a hangáron belül, bokáig érő futóhomokban tapodhassanak s megbámulhassák azokat az ákombákomokat, amelyek a monoplánok és biplánok vázaként meredeztek a hangár félhomályában.

Kőbánya aranyifjúsága persze elöjogot élvezett a kandikálásban, — ismerték a deszkabódék összes hézagait, nagyobb repedéseit, — egy-egy kiesett csomó helyén támadt nyílásra pedig elsőségijoggal rendelkező legénykék juthattak csak, akik bizonyos obulusokért hajlandók voltak megválni előkelő helyüktől. Ezekre a poziciókra csak pantallós városiak számíthattak, — olyanok, akik a mindig pénzszűkében leledző aviatikusok bebocsátó készségét bizonyos anyagi hozzájárulás kecsegtető reményével tudták biztosítani.

A kiváltságok sorában egy napon egy komoly arcú, keménykötésű fiatalember vált Székely Mihály hangárja gyakori látogatójává — Perley Lajos, aki ebben az időben már behatóan foglalkozott modelek gyártásával, amiben olyan ügyességre tett szert, hogy Szalay István főmérnökkel társulva, Székesfehérvárott modelkészítő üzemet tartott fenn s az akkor ismert valamennyi repülőgép miniatürjét is elkészítették a legtökéletesebb pontossággal. Igy került Perley Lajos az aviatikával kapcsolatba.

Aztán jött a háború s egy kicsit szertekuszálta a repülő álmokat. Perley Lajos a 38. gyalogezreddel vonult le Szerbiába, ahol néhány hét alatt kitünt vakmerő bátorságával és áldozatkész magatartásával. Nem elégedett meg azzal, hogy szemtől szembe álljon helyt a vitézül harcoló szerbekkel, hanem átszökött az ellenség vonalain s annak hátába kerülve kémlelte ki állásaikat, s ott komitácsiként szerepelve, megtévesztő híresztelésekkel az ellenfél hadmozdulatait zavarta s saját tüzérségünket nagyszerűen irányította. Az akkor még hadapród-őrmester többször megismételt bravuros hadicseleért elnyerte *a legénységi arany vitézségi érmet*, mikor pedig sebesüléséből felgyógyult, tovább folytatta önfeláldozó tevékenységét, míg újból megsebesülve, orosz fogságba került, amelyből rendkívül kalandos módon szökve, több hónapon át tartó bujdokolás után, testileg megrokkanva, rendkívüli szenvedések keserű emlékeivel került haza. Mellét mostmár a Mária Terézia Rend káptalanja által odaítélt *tiszti arany vitézségi érem* is díszitette.

Itthon volt megint, s a repülés utáni régi vágya is újra éledt benne. Pilóta nem lehetett, de azok az érzelmek, amelyek annyi harctéri dicsőséget szereztek a fiatal tisztnek, új nagy élmények keresésének vágyában jutottak kifejezésre. Ismételten elolvasta egyik háborús repülőnk kalandos ejtőernyő ugrásának történetét s elhatározta, hogy kísérletet tesz az ejtőernyőnek a repülés propagandája szolgálatában való hasznosításával. Tudta, hogy az ejtőernyőt még sohasem látott közönség fantáziáját megragadó ugrásmutatvány repülőnapok vonzó látványossága lehet. Párisból haladéktalanul megrendelt Jean Ors ernyője hamarosan megérkezett s most a Hadröa-nak (Hadirokkantak, özvegyek és árvák egyesülete) ajánlotta fel közreműködését.

Az ötlet és a megette húzódó tiszteletreméltó szándék azonban nem juthatott olyan egyszerűen a megvalósulás stádiumába. A hatóságok *az ejtőernyőugrást életveszélyesnek minősítették* s csak holt teherrel, homokzsákkal való bemutatást engedélyeztek. Evvel a nem valami vonzó műsorszámmal már ebben az időben sem lehetett az emberek érdeklődését kiváltani, — mindenki az élő ember ugrásában rejlő attrakcióra vágyott s arra a könnyed izgalomra, amelyet a veszély tudata vált ki szenzációéhes közönségből. Mérsékelt érdeklődés mellett folytak az ejtőernyő dobások templomok tornyából, hatemeletes paloták ereszéről meredező pallóról, míg végre eljött a mátyásföldi repülőnap, amelynek egyik főszáma az ejtőernyőugrás bemutatása volt.

A „precedens" módot adott további ugrások bemutatására s Szeged, Debrecen, Nagykőrös és még néhány kisebb város lakossága végigélhette az ejtőernyővel való kiugrás izgalmait. Az újbóli betiltás azonban végleg beszüntette a bemutatásokat.

Ez nem Perley izlése szerint való volt. Elunta a dolgot s 1925 tavaszán Dél-Amerikába utazott. Evvel kezdetét vette az a kalandos élet, amely kevés anyagi haszon mellett, rengeteg erkölcsi tőkét jelentett s olyan tapasztalatok gyüjtését tette lehetővé, amely felért az érte hozott kockázattal. Argentinában megtalálta működésének igazi terepét. Buenos Airesben 7, egymást követő bemutatással megnyerte ennek a könnyen hevülő, de érzelmeiben kitartó és hálás népnek rokonszenvét s megalapozta tevékenységét, amelyet két éven át fejtett ki sok sikerrel, mindenütt becsületet szerezve a magyar névnek.

Mert a repülőnapokon való szereplése hitvallás volt a trianoni igazságtalanságok jóvátétele mellett. Perley a propagandának olyan formáját eszelte ki, amely a hevülékeny argentinok szivéhez rögtön utat talált. Amint ugyanis földközelében ért, a derekára csavartan előkészített magyar és argentin lobogókat kinyitotta s a széttártan lengő zászlókon a magyar hitvallás mellett, az argentin hymnus első sora volt olvasható. Egetverő riadalom köszöntötte az érkezőt, — az ujságírók körülfogták s Perley felhasználva az alkalmat, nagy beszédben fejtette ki a Magyarországot ért igazságtalanság jóvátételének szükségességét. Ebben az időben sikerült Endreszék óceánrepülése is s így módja volt a nagyszerü teljesitményt is méltatni az argentiniaiak előtt, akiket híres repülőjük, Larri Borges révén amúgy is közelről érdekelt a nemzetközi értékü távrepülések sorsa.

Floridában aztán összehozta a véletlen a két hírességet, — paracaidista Perley és az aviador Larri Borgest. Éppen katonai repülőnapot tartottak s a kapitány meghívta Perleyt, hogy a tisztikar előtt is mutassa be az ejtőernyő használatát. Aznap szerecsétlenségre óriási szél kerekedett, amely a repülőnap megkezdésének időpontjái orkánná fajult. A feldíszitett páholyok lobogóit ronggyá tépve sodorta el a vihar, s az egyik műrepülőgépet úgy szakitotta el cövekeitől, hogy mielőtt lefoghatták volna, törött szárnyakkal hátán feküdt a felkavart porban.

Istenkisértés lett volna felszállni. De a szenzációkra éhes közönség nem engedett. Ott tombolt, zajongott az isteni



vitéz Perley a San Rafael-i repülőnapon (1925)



Bravuros ugrása után Montevideóban

nép és cirkuszt követelt. A katonák belátása s az ejtőernyős felvitelére kiszemelt gép pilótájának tiltakozása ugyan megadták a visszavonulás útját, de Perley, aki valósággal elkényeztette eddig közönségét, kijelentette, hogy ha akad valaki, aki felviszi, kész leugrani. A gép pilótája kijelenti hogy karburátorának rögzítő csavarja meglazult s nem indulhat. Ekkor egy fiatalember lép elő a tömegből, odaáll s húsz perc alatt kijavítja a hibát. — Nincs mit tenni, indulni kell.

A start sikerül s a gép ijesztő táncok közepette emelkedik a közönség fölé. Két kör után 800 méteren van. — Perley kikapaszkodik a szárnyon s megáll a szárnytartó ducok között. Pilótáját jó messzire dirigálja ki, hogy az orkán sodrását számításba vehesse. Hétszáz méterről ugrik. Az ernyő gyorsan nyílik s megdöbbentő sebességgel átlóz házak, fák, tanyák felett. Már itt az embergyűrű és csak méterei vannak hátra. Lekiált: — Fogják el a köteleket!... Egy másodperc s vonat sebességével éri el a talajt. Szerencsére vállalkozó szellemű fickók vetik magukat a kötélzetre s néhány méter után megállítják — pont a közönség sorai előtt.

Bravuros ugrás volt, — a kiszámítás egyenesen boszorkányos. A vihar zúgását is túlharsogja a közönség tomboló rivalgása. Az egyik tiszt ott a nyilvánosság előtt megöleli, egy másik arcon csókolja, ami a legnagyobb kitüntetés jele. Perley pedig ott áll fátyolos szemekkel az ünneplők előtt, sápadt arca kipirul s kitárt karjairól a lobogók selyme kiáltja a nézők felé: Creo en la resurrecction de Hungaria — Hiszek Magyarország feltámadásában! — Al gran pueblo argentino salud!... — hívja a másik lobogó a hymnus sorával Argentina népét, mely nem tud szabadulni a valóban impozáns esemény hatása alól. Az ujságok hasábos cikkekben méltatják a magyar ejtőernyős művészi ugrását s beszámolnak Louis de Perley életéről. A montevideói Imparcial, a Diario la Plata, a Los Principios s a La Tribuna Popular egyforma lelkesedéssel ismertetik a látottakat s Perley nevét együtt emlegetik a repülés legkiválóbbjaiéval.

Ennyi népszerűség már nem is kellett volna — csak még kockázatosabb vállalkozásokra kötelezte. Mire Uruguay fővárosába, Montevideoba érkezik, pár órával a beharangozott repülőnap kezdete előtt tudja meg, hogy egy házaktól, akadályoktól övezett futballpályára kell leugrania. Megnézi a helyzetet felülről, — vigasztalan — a közönség fekete gyűrűje veszi körül a pályát, a szél is elég élénk, — semmi remény, hogy a közönség soraiban való kártevés nélkül úszhatná meg a dolgot.

Ekkor igazi Perley-ötlete támad. Megafónon tudtára adja a közönségnek, hogy — a tribün tetejére fog leszállani. Igen ám, de a tetőt keresztül-kasul kuszálja a reklámtáblák tömkelege s a kifeszített drótok ijesztő módon hálózzák be az üresen maradt helyeket. Szándékát mégis keresztülviszi. Száz méterre dirigálja le pilótáját a pálya fölé, aztán másodpercre kiszámított ugrással leveti magát. Az ereszkedés csak percig tart s pontosan a tribüntető közepén fejeződik be, míg az ernyőt a szél a közönségre borítja. Perley megint nyert! Az El Dia vezércikkben áradozik a boszorkányosan ügyes és lélekzetelállítóan vakmerő magyar bemutató készségéről s az ejtőernyőugrás művészének nevezi. Az ejtőernyőművész jelzőt átveszik más lapok s azontúl így aposztrofálják a sajtó berkeiben évek során keresztül.

Kalandjainak, izgalmakban bővelkedő ugrásainak s szeri, se száma. San Huamban megint hatalmas szélben kell egy mindössze 120×160 méter nagyságú sportpályára ereszkednie. A pálya itt is házaktól övezett helyen, semmi reményt nem nyujt. Az argentin Lagisquette már közel 20 perce köröz a tér felett, de Perley nem tudja magát elhatározni. Mintha valami szorongás tartaná fogva s egy balsejtelem, hogy ezúttal valami nincs rendjén. Végre 600 méterről elveti magát. Várja a halk susogást, amint az ernyő selyme bontakozik, várja a könnyű pukkanást, mikor az ernyő kitárult boltívét megfeszíti a szél nyomása, de semmi sem történik, csak szabad esése növekszik s a légáramlás süvít egyre erősebben zuhanó teste körül... az ernyő nem nyílt ki!

Borzalmas másodpercek következnek. Villámként cikázik agyában a kiugrás mozzanata, — világosan emlékszik, hogy bekötötte az oldózsinórt... mi történt hát? Már-már elveszti eszméletét, mikor az ernyő nagy csattanással nyílik s 150 méterre a föld felett visszamenti áldozatát az életnek. De a számítás halomra dőlt. Máris ott lebeg a házak felett s rémítő gyorsasággal éppen egy ház tűzfalának sodorja a szél. Lábait hirtelen előrelendíti. hogy felfogja az ütközés erejét, de késő. Hatalmas erővel vágódik a ház falának s összezúzott bokával zuhan a fal tövébe. Hónapokig nyomja az ágyat, míg bokacsontja annyira összeforr, hogy ismét járni tud, de aztán folytatja ugrásait, hogy kielégítse az argentin közönség kívánalmait. Szíve azonban lassan visszahúzza a Tisza tájára s sokévi távollét után, kalandos és rendkívüli ugrásainak emlékeivel gazdagon visszatér Magyarországba, ahol azóta a magyar-délamerikai latin államok barátságának legjelkesebb szószólója.

S ha a világégés parazsa elhamvadtán újra feltárulnak a repülés szépségei a sportvilág előtt, Perley ott lesz a repülőnapok résztvevőinek listáján, hogy példát mutasson az ifjúságnak a férfias bátorságból és hazaszeretetből.

vitéz Hefty



A légitámadások súlyát magunk is érezzük. Sokan közülünk hitelt adnak a kávéházi Konrádok legelképesztőbb rémtörténeteinek is, a légiháború kérdéseiben, a légitámadások lehetőségeiben nem látnak tisztán. Már pedig sokat segít, ha tudjuk, hogyan hajtják végre ezeket a nagyméretű támadásokat és hogyan működik az elhárítás, amelynek feladata, hogy a támadások súlyát ne kapják azok az elsorangú katonai célpontok, amelyek elpusztítását az ellenfél magának célul tűzte ki.

A támadások távolabbi előkészületei

Egy-egy légitámadás előkészületei gyakran valamilyen ujságcikkben, jelentésben, sőt néha fecsegő ember meggondolatlan kijelentéseiben lelik kezdetüket. A könnyelműen kiejtett szó mindig eljut oda, ahová eljutnia nem kellene és ahol az ilyesmire felfigyelnek. Az ujság egyetlen gazdasági hire, pársoros jelentése is módot adhat az ellenfélnek arra, hogy megneszeljen valamit. Még az apróhirdetésekre is ügyelni kell. Gyakran abból következtethet az ellenfél valamilyen fontos katonai célpont jelenlétére, hogy a napilapok hirdetésrovatában álláslehetőséget nyujtanak például repülőipari szakképzettségű egyéneknek. Egy ilyen látszólag jelentéktelen adat is tápot adhat az ellenfélnek, hogy hírszerzőit munkába állítsa.

Az ellenséges ügynökök és hírszerzők most már biztosabban tapogatódznak. A kémveszély kiküszöbölése a gyakorlat tapasztalatai szerint lehetetlen, tehát az „ellenség mindig lehallgat" és ha kell, legügyesebb kémjeit veti be a felderítésbe. A pénz csábítására mindig lesznek emberek, akik megtévednek és talán maguk sem tudják, mekkora értékek pusztulásának közvetlen okai. A kipróbált csatornákon a hír eljut rendeltetési helyére és ott feldolgozásra kerül.

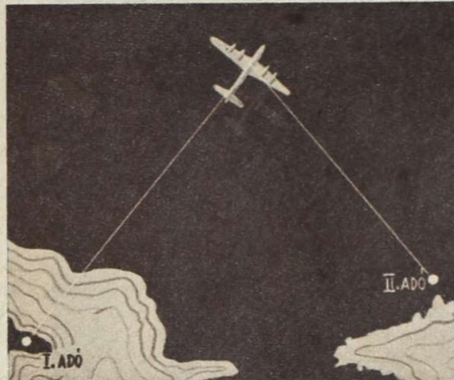
Ha a jelentést eléggé értékesnek találták és a hadműveletek közelebbi vagy távolabbi menetében a célpont valamilyen jelentőséget kap. minden bizonnyal bombázni is fogják. Most tehát felderítő repülőket küldenek ki, hogy a hírszerzők jelentését igazolják és főleg, hogy újabb, most fényképes támpontokat kapjanak a cél fekvéséről, a védelem erejéről stb.

Az sem ritka dolog, hogy a felderítésre kiküldött gépek fényképfelvételein más érdekes célpontok is akadnak a kiértékelés eredményeként, olyasmit fedeznek fel a gépek, ami a hírszerzők figyelmét is elkerülte.

Megkezdődnek a zavarórepülések

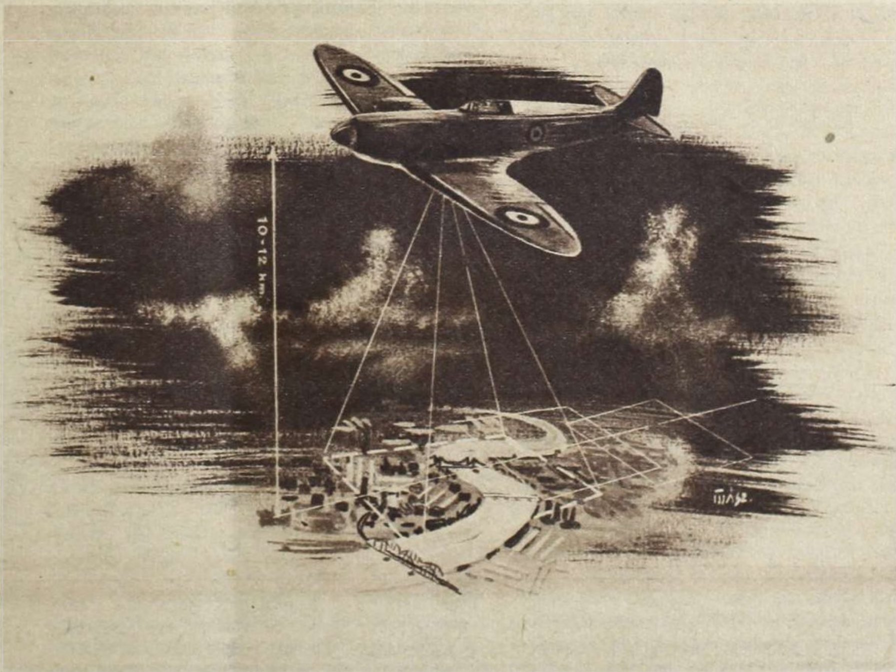
Az első berepülések csupán fényképfelderítések, amikor a talán mindvégig rejtve maradó ellenséges felderítő esetleg 10—12 kilométer magasságból, hangtompítós motorral, kis zajjal haladva készíti felvételeit a kitűzött célpontról és a rárepülés fontosabb támpontjairól.

Azután megváltozik a berepülések jellege. Most már nem annyira a fényképezés a főfeladat, sokkal egyszerűbb munka vár a gépre: személyzete — természetesen több bevetés során — végigrepüli az összes előforduló útvonalakat és a térképbe bejegyzi a repülési időket. Iránytűkurzus és repülési idő a tájékozódás legfontosabb elemei és ezeket igyekeznek összhangba hozni és állandóan helyesbíteni a rádióirányítás céljaira felhasznált adókhoz viszonyított önbemérések nyomán is. Több

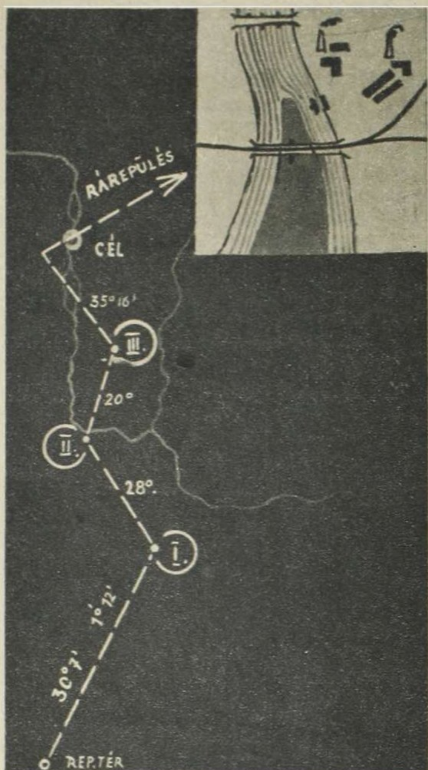


A rádió útján való önbemérést a repülőgép iránymérő keretantennával végzi, két ismert adóállomásra. Az állomások vételirányainak metszéspontja adja a gép helyzetét a térképen

iránymérő adó ismert helyzetéből mindenkor igen egyszerűen meghatározható a gép valódi térbeli helyzete. Ezek a felderítések nem csupán az időre, hanem az időjárásra vonatkozólag is értékes felvilágosításokat adnak. Az iránytű és a rádió alapján repült kurzusok összehasonlítása alkalmat ad a különféle magasságokban uralkodó széljárások meghatározására. A repülő időjelzők gondosan feldolgozzák ezeket a meteorológiai adatokat és minden bizonnyal sokszor térnek vissza a háború-előtti idők közölt időjárástani adataira.



10—12 km magasságban repülő fotovadászgépek észrevétlenül készíthetnek fényképfelvételsorozatokat



Egy bombatérkép vázlata (a berajzolt szögadatok nem valódiak), az iránytűkurzusok, repülési idők adataival és a rádióbemérések célszerű helyével (I., II., III. stb.). A jobbsarokban a cél részletes térképe

Az időjárástudomány jelentékeny része ugyanis inkább valószínűségszámítás jellegével bir és minden egyes földrajzi alakulathoz az év meghatározott szakában jellegzetes időjárás-alakulás tartozik. Az elméleti és a meteor-repülők által hozott gyakorlati adatok egybevetésével a gyakorlott repülő-időjelző napokra előre is meglehetős biztonsággal jósolhatja meg az időjárást. Az általános időjárásrepülések során megismeri az ellenfél azokat az átrepülendő területeket is, amelyek bármely különleges földrajzi alakulás (pl. tó, erdős hegység stb.) következtében meteorológiai szempontból is kivételes helyzetüek.

Elkészül a bombatérkép

Ennyiféle előkészület kell ahhoz, hogy megfelelő nagyméretű, hadászati jelentőségü légitámadást a siker reményében lehessen végrehajtani.

Az említett adatok alapján, a vezérkarok tulajdonában lévő, az ellenséges célpont környékét ábrázoló részletes térkép és a felderítők felvételeinek egybevetésével elkészül a bombacél fénytérképe. Ezen feltüntetik a rárepülés irányát, az irány minden módositását, az egyes iránytükurzusokhoz tartozó átlagos repülési időket, az ellenőrző rádióbemérések legcélszerübb helyeit, általában minden tudnivalót, ami a támadás sikeréhez szükségesnek látszik. Sok fontos adatot később, a támadási parancs kiadása alkalmával közölnek még a résztvevőkkel, így a legfrissebb időjelentéseket, az elhárítás várható nagyságára, az elhárító légvédelmi tüzérség minőségére, felszerelésére, a vadászgépek támaszpontjaira és így várható támadási helyeire vonatkozó összes adatokat, hogy ezzel minden eshetőségre a lehető legjobban felkészítsék a repülőket.

Mekkora kötelékkel támadnak?

A támadó kötelék nagyságát a cél, illetve a célok nagysága, az elhárítás várható méretei, valamint az is meghatározza, hogy nappal vagy éjjel akarnak a célpont ellen támadást intézni.

A nappali támadás előnye, hogy a mai különleges bombacélzó berendezésekkel nagyobb magasságból, még 6—8000 méterről is pontvetéssel lehet célpontokat leküzdeni. A támadásnak természetesen különleges technikája van, mert anélkül a támadók könnyen áldozatául esnének a védő vadászgépeknek. Fontos egyes célpontok ellen, mint amilyen egy gyár vagy kisebb üzem, raktár, a nappali támadás célravezetőbb.

A nappali légitámadásokat az angolszászoknál elsősorban az amerikaiak végzik. E célból különleges harcalakzatot agyaltak ki a harcászati szakértők. A leggyakrabban használt ilyen kötelékalakzatot mult számunkban ismertettük. Egy-egy támadóhullám 1—2 bombázóezredből áll, vagyis 54—180 négymotoros nehézbombázóból, amelyeket a megfelelő számú kisérő vadászgép biztosit.

Az éjszakai támadások pontszerü célok ellen csak úgy vezethetnek eredményre, ha a nagyobb szórás következtében megfelelően nagyobb célfelületet igyekeznek lehetőleg maradéktalanul bombákkal befedni, mert így a legnagyobb a valószínüsége annak, hogy a célpont is megsemmisül — persze a környezettel együtt. Ezért az éjszakai bombatámadások lehetőleg már eleve nagyobb célpontokat keresnek ki, ilyenek például a pályaudvarok, nagyobb katonai telepek, kizárólag hadiipari üzemekkel teletüzdelt iparnegyedek.

Az éjszakai támadásokhoz is legalább akkora erőre van szükség, mint nappal. Ellenkező esetben a támadás hatástalan marad, inkább zavarótámadás jellegét ölti. A nagy célfelületen ritkásan eloszló bombatalálatok talán egyéni szempontból fájó rombolásokat okozhatnak, de a hadiipari termelési potenciált hathatósan nem befolyásolhatják. Egy-egy támadóhullámban ezért a nappali támadásokhoz hasonlóan 50—200 gépet is bevetnek.

Milyen gépek alkalmazásával számolhatunk?

A nappali támadásoknál elsősorban a Boeing B-17G mintájú repülőerődöt (Fortress III.) és a Liberator III. (B-24 C és D) négymotoros nehézbombázókat alkalmazzák. A két gép közül az utóbbi a korszerübb, az első a védettebb.

A B-17 G erődök utazósebessége 340 km/óra körül jár, legnagyobb sebessége 440 km/óra körül jár. Bombaterhe 1000 km távolságra körülbelül két tonna (csak!) lehet. A bombateher korlátozottságának oka elsősorban a rendkívül erős elhárítófegyverzet: 13 db 12.7 mm-es nehéz géppuska. A gépek rendes repülési magassága 6000 és 9000 méter között



Három tehervonatnyi üzemanyag, egy tehervonat

van, a motorokon kipufogógázok hajtotta turbokompresszorok vannak.

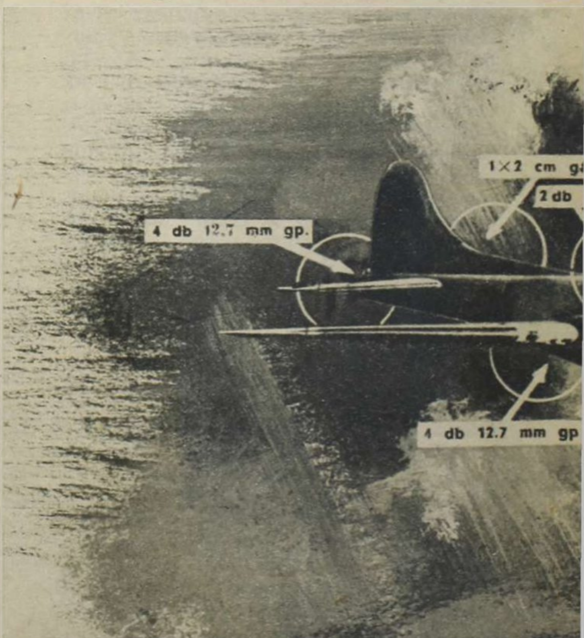
A B-24 D Liberatorok utazósebessége 400 km/óra, legnagyobb sebessége 460 km/óra. Bombaterhe 1000 km távolságra 2.5—3 tonna is lehet. Az elhárítófegyverzet 10 db 12.7 mm-es nehéz géppuska. A gépek rendes repülési magassága 6000—9000 méter, mint az erődöknél.

Liberátorokat használnak éjszakai támadásokra is, mint a Budapestet április 16-án ért légitámadás esetében. Ezenkívül a közelkeleti térségben bevetésre kerülnek angol részről a Halifax- és Wellington-mintájú gépek is.

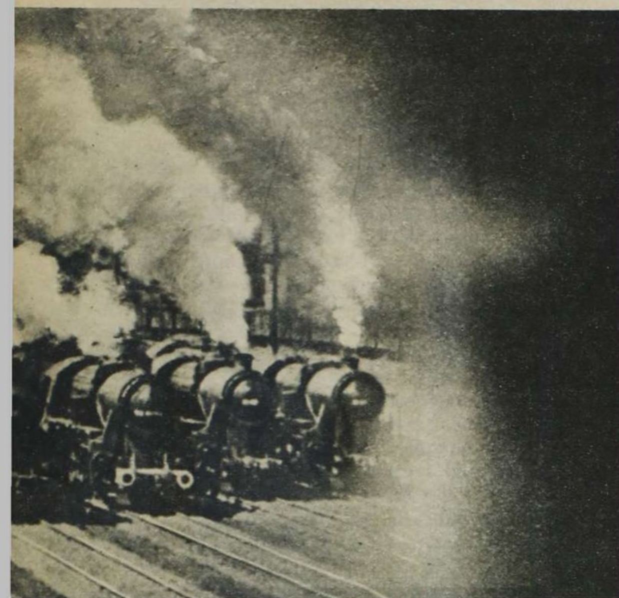
A Halifax utazósebessége 360—400 km/óra, legnagyobb sebessége 450 km/óra. Bombaterhe 1000 km távolságra 3—3.5 tonna, elhárítófegyverzete 9 db 7.7 mm-es géppuska, önműködő tornyokban. Repülési magassága felvonulásra 3500—5500 méter.

A Wellington kétmotoros, utazó-

Ekkora
a gép
4—5000
ken és
föl



A Boeing B—40, a repl



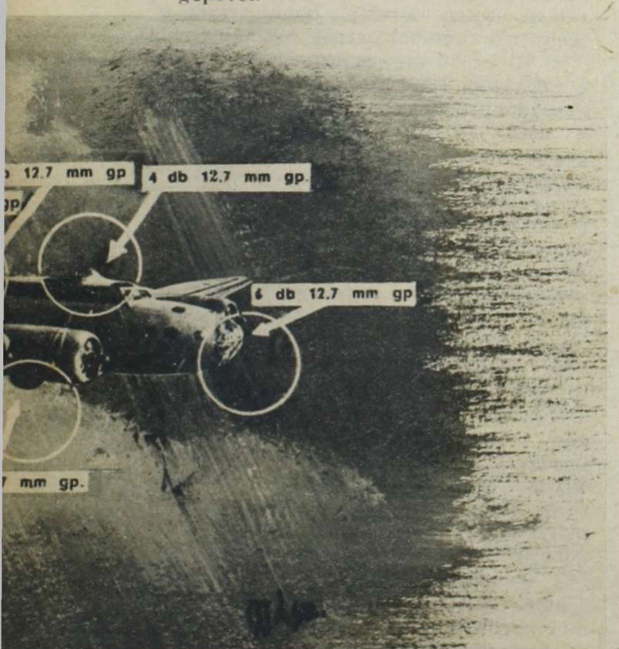
egy tehervonatnyi lőszer tűnik el az 500 bombázógép
an



munkája kell
hetőségéhez:
pül a gépe-
0 tartozik a
yzethez

sebessége 300—320 km/óra. (Éjszakai támadásokra ez is elegendő). Bombaterhe 1000 km-re körülbelül 1000—1250 kg. Elhárítófegyverzete 8 db 7.7 mm-es géppuska, tornyokban. Repülési magassága 3500—5500 méter.

A kisérő vadászgépek a nappali támadásoknál Lightning és Mustang mintájúak lehetnek. A kétmotoros Lockheed Lightning legnagyobb sebessége körülbelül 580—600 km/óra, fegyverzete 2 db 20 mm-es gépágyú és 2—2 db 12.7 mm-es, illetve 7.7 mm-es géppuska. A gép jelenlegi, turbokompresszoros kivitelében 10—11 km-es szolgálati magasságokban való bevetésre is alkalmas. Az egymotoros Mustang eddig nálunk csak szórványosan szerepelt, ez a gép nagy mozgékonysága és 4 db 20 mm-es ágyújáhak nagy tűzereje folytán figyelemreméltó teljesitményű. Sebessége 600—620 km/óra, szolgálati magassága azonos az előző gépével.



légvédelmi kisérőcirkálója.

A nappali bombázókötelékek összetétele.

A bombázókötelékeken belül a gépek felszerelése és feladatköre nem azonos. A vezérgép különleges felszereléssel repül. De vannak ezenkivül minden kötelékben olyan gépek (látszólag repülőerődök, tehát bombázók), amelyek bombát nem visznek, hanem hasznos terhüknek megfelelően kizárólag tűzgépeket és lőszert visznek magukkal. Ezek a légvédelmi cirkálók eddig ellenőrizhetetlen hirek szerint a B-40 jelzésű gépek és 20 db 12.7 mm-es és 2 db 2 cm-es gépágyút visznek. Feladatuk kizárólag az ellenséges vadászok távoltartása és a kötelék tűzrendszerének alábástyázása.

A kisérő vadászgépek száma általában a bombázógépek 50—100%-a, elsősorban a várható elhárítás nagyságának megfelelően. A vadászok a bombázók felett, nagy magasságban vonulnak, hogy mindenkor kedvező körülmények között bocsátkozhassanak harcba. Minthogy a vadászok kedvező utazósebessége 50—80 km/órával nagyobb a bombázókénál, a bombázók útjuk első részét, saját és kevéssé veszélyeztetett terület felett kiséret nélkül teszik meg és a gyors vadászok csak körülbelül félóra multán indulnak a biztositandó gépek után.

A támaszpont: hangyaboly.

A támadó gépek támaszpontjain (repülő alapjain) a földi személyzet lázasan dolgozik. Anyagfogyasztása szinte elképzelhetetlenül nagy.

Vegyünk példának egy 500 gépből álló támadó bombázóköteléket. A négymotoros nehéz bombázógépek mindegyike 900 kg, tehát körülbelül 1200 liter benzint fogyaszt el óránként. 800 kilométeres berepülési távolságot véve alapul és egyórás tartalékbenzinkészlettel számolva, gépenként 4.5 tonna, vagyis 6000 liter benzinre van szükség. Kereken kétszáz tartálykocsi tartalma tűnik el tehát a bombázógépek tartályaiban, hárommillió liter fogy el egyetlen támadáskor. Három teljes benzinszállítóvonat vagy egy negyed tartályhajónyi üzemanyag a „fejadag" a kötelék számára.

De ne higgyük, hogy más téren változnék a helyzet. Ha gépenként csak két tonna bombával számolunk, úgyis ezer tonna bombára van szükség, ami két teljes vonatrakomány bombának felel meg. És lőszerrel hogyan állunk? Minden egyes gép készlete legalább 1 tonna, ami nehéz géppuskánként körülbelül 600 db lövést jelent, tehát egy újabb tehervonatnyi lőszert fogyaszt el a bombázókötelék feneketlen gyomra.

Ha most még 300 vadászgép is kiséri a bombázókat, úgy további 600 tonna benzinre van szükség és mintegy 200 tonna lőszerre.

Mindezeken kivül még nagymennyiségü egyéb segédeszközre is szükség van. A gépekhez új oxigénpalackokat szállitanak, a gépekbe jelzőeszközöket, rakétákat tesznek, esetleg egyéb felszerelés vagy ledobandó tárgy (röplap, stb.) kap még helyet a gépen.



A céljelzőkötelékek az ejtőernyős világitóbombákkal megvilágitott célterület határait szines, olthatatlan céljelzőbombákkal jelölik meg a későbbi támadó hullámok számára

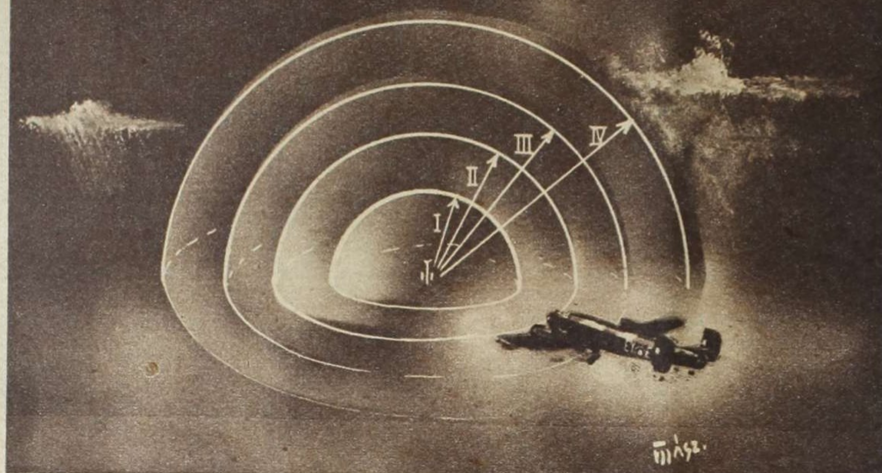
Az 500 bombázógépen és a 300 kisérő vadászon közel 5000 ember repül. Ahhoz azonban, hogy ez az ötezer főnyi kis hadsereg, egy fél hadosztályra való ember a feladatának megfelelhessen, mintegy 80—100.000 ember feladatának teljesitésére van szükség közvetve vagy közvetlenül. Ezeknek nem kis része szakképzett specialista (pl. motor- és sárkányszerelő, műszerész, fegyvermester, stb.)

Megindul a gőzhenger.

A támadás távoli előjelzői megint a zavarórepülők. Feladatuk most inkább csak időjárásfelderítés és alkalmas idő esetén rádión jelentik vissza a támaszpontoknak, hogy megindulhat a zöm, a támadás légköri akadályokba előreláthatólag nem ütközik. Hogy ez az első zavarórepülés után mikor jön a zöm, azt nem lehet kiszámítani.

Éjtszakai támadásnál újabb zavarórepülési hullámmal számolhatunk. Ez azonban csupán létszámát tekintve, zavarórepülő jellegű, egyébként a támadás első hullámának is tekinthető. Ezek a gépek a nyomkeresők, a céljelzők. A céljelző alakulatokba rendkívüli navigációs képességű pilótákat tesznek, mert elsősorban az ő munkájától függ a támadás sikere.

A céljelzők felhasználnak minden lehető navigációs segédeszközt, hogy a célpontot pontosan felkeressék és megjelölhessék. A rádiótechnika mai fejlettségét tekintve ez nem jelent igen nehéz feladatot, elsősorban gyakorlatot kíván meg. A célterület felett néhány nagy fényerejű világitóbombát vetnek, ezek ejtőernyővel hullanak alá és megvilágitják, a Holdat és a békebeli közvilágitást megszégyenitő fényességgel a cél-


A légvédelmi tüzérség tűzhatáskörletei: I. A 20 mm gépágyú, II. a 37 mm gépágyú, III. a 75—80 mm ágyú és IV. a 105—120 mm ágyú hatásos tűztere. (Rendre 1.5—3—7—9 km)

pontot és közvetlen környékét, tehát a navigációs hibák finom korrekciójára is sor kerülhet.

A gépek ezután a céljelző bombákkal jelölik meg a célfelület szélső határait. Szines, nagyobb súlyú foszforbombákat alkalmaznak e célra és minden lehető eszközzel arra törekszenek, hogy ezeket a céljelzőbombákat oltani vagy fedni ne lehessen.

Az elhárítás készen áll

Egy állam sem hagyhatja, hogy nemzeti és háborús értékeit háborítatlanul bombázzák össze ellenfelei. A védelmi intézkedések foganatosítása elsődleges fontosságú. A légvédelmi tüzérség és a vadászerők ezért már előre felkészülnek a védekezésre.

Nappali támadások elhárításában a légvédelmi tüzérség és a nappali vadászok működnek együtt, éjtszaka pedig a fényszórók fényénél működő tüzérség és az éjszakai vadászgépek.

Az ellenséges gépek helyének, repülési irányának és távolságának meghatározásában egyre nagyobb eredménnyel használják az irányított ultrarövid rádióhullámnyalábokkal működő rádiólokalizátorokat, amelyek 100 km-re mérnek kielégítő pontossággal távolságot és irányt.

A földi figyelőszolgálatnak a határon túl előretolt őrsei közlik — még pedig haladéktalanul — az ellenséges kötelék nagyságát, összetételét, repülési irányát, hogy a védelem a megfelelő ellenintézkedéseket megtehesse.

Nappal tehát a figyelőszolgálat és a légvédelem távmérői dolgoznak az ellenséges gépek helyzetmeghatározásában, éjszaka ez kibővül a fényszórók sokaságával és a rádiólokátorokkal.

A riasztott elhárító fegyvernemek haladéktalanul munkába lépnek.

A védő vadászgépek.

Első helyen kell itt megemlíteni a Messerschmitt Me. 109. vadászgépet, amelynek most már a G-jelű változata van csapatalkalmazásban. Ez a gép nem csupán gyors, hanem sebességét nagy magasságban is megtartja, úgyhogy 8 és 10 kilométer között fölényes ellenfele az ellenfél bombázóinak. Legnagyobb sebessége 630—650 km/óra lehet. Fegyverzete gépágyúkból és géppuskákból áll.

Nappali és éjszakai támadások elhárításában egyaránt bevetésre kerülnek a Messerschmitt rombológépek, a Me. 110. és továbbfejlesztései. Ezek a gépek is, főleg az újabb változatok, nagy magasságban kifejtett harci teljesítményükről nevezetesek, motorjuk alkalmassá teszi őket a 7500—10.000 méter közötti légiharcra is. Fegyverzetük több gépágyú és nehéz géppuska.

Németországi támadások elhárításában és az újabban felállított vadászkötelékekben megtaláljuk a kiválóan fordulékony, körülbelül 600 km/óra legnagyobb sebességű Focke Wulf FW.-190. vadászegyülésest, amelynek korszerű változatai főleg a 4000 és 7000 méter között lejátszódó légiharcban vannak fölényben az ellenséges gépekkel szemben.

Az éjszakai vadászrepülés nehéz rombológépei átépített kétmotoros bombázók, amelyeknél a fordulékonyság — figyelembevéve az éjszakai harc követelményeit — nem játszik annyira szerepet, mint inkább a gépek hasznos terhe. A gépek fegyverzete több gépágyúból és számos nehéz és közönséges űrméretű géppuskából áll.

A Me. 110, 210. Ju. 88. és Do. 217. éjszakai (és szükség esetén nappali) nehéz rombológépek mindegyike fel van szerelve több rakétalövedékkel, amelyet a nehézbombázó kötelékek szétugratására használnak. Ujabban a FW. 190. vadászokon is vannak ilyen rakéták.

A légvédelmi tüzérség.

Az ellenséges gépek repülési magasságának megfelelően különböző űrméretű lövegekkel igyekszik hatásos elhárító tüzet adni a légvédelmi tüzérség, amely a vadászerőkkel karöltve, minden lehetséges eszközzel okoz veszteséget az ellenségnek, amennyiben azt céljától eltériteni nem lehet. Már pedig a megfelelő összetételű és esetleg még vadászgépekkel is biztosított támadóköteléket legfeljebb megbontani, kissé szétszórni lehet, de abban megakadályozni, hogy célpontját elérje, nem. A londoni légiteret minden bizonnyal ezernél több vadászgép is védi, mégsem akadályozhatja meg, hogy akár száz német bombázógép bejusson nappal az angol főváros fölé és ott bombát vessen. A mai légiháború egyik kulcsszabálya, hogy a bombázó mindig eléri célját. (A légvédelem feladata inkább az, hogy annyira veszteségteljessé tegye a vállalkozást az ellenség számára, hogy ne legyen kedve még egyszer ismételni a támadást).

A támadókötelékek repülési magassága szerint gépágyúk és ágyúk avatkoznak a harcba.

A 2 cm-es légvédelmi gépágyú, amelyet négyes ikerágyúként, gyakran gépkocsizó kivitelben is használnak, az alacsonytámadások elhárításában hatásos. Általában 1500 méter alatt repülő gépek ellen alkalmazható sikerrel. Nagy tűzgyorsasága is előny: percenként — elméletileg — mintegy 300 lövést adhat le, gyakorlatilag is eléri a 80—100 lövést nagyobb tűzcsapásaiban.

A 37 mm-es és 4 cm-es gépágyúk hatásukban csaknem megegyeznek. Ezek már körülbelül 3000 méteres magassági hatásos elhárító tüzet adhatnak le, tűzgyorsaságuk elméletileg 60—80 lövés, gyakorlatilag 30—45 lövés percenként. (Az elméleti és gyakorlati tűzgyorsaság közötti különbség a lőszeradagolás nem folytonos voltában és a cső túlmelegedésének elkerülésében leli okát).

A gépágyúk lövedékei fényjelzők (nyomjelzők), ezek nappal és éjtszaka egyaránt fényes csíkkal jelzik röppályájukat. Igy a célelemek helyesbítése a lövedék pályája alapján közvetlenül és igen gyorsan, minden számítás kiküszöbölésével hajtható végre. A röppálya legmagasabb pontján — nem találat esetén — a gyujtás a lövedéket önműködően szétveti. A gépágyúlövedékek érzékeny gyujtásúak, közvetlen találat esetén a gép fémrészeiben is igen erős rombolóhatást fejthetnek ki.

A 75 és 88 mm-es légvédelmi ágyúk a gépágyúk tűzhatáskörletén felüli magasságokban jutnak szóhoz: elsősorban a 3000 és 7000 méter között repülő gépek ellen. Tűzgyorsaságuk az egyes adagolás miatt kisebb, percenként — az űrmérettel fordított viszonyban — 8—15 lövés. Lövedékeik az időzítésen előre beállított magasságban robbannak és itt 50 méteres körzetben rendkívüli repeszhatásukkal fejtenek ki pusztító hatást. A nagyobb űrméretű lövedék ekkép nem csupán telitalálattal, hanem rendkívüli repeszhatásával is elpusztíthatja az ellenséges gépet.

Külföldi célpontok védelmében — ritkán — szerepelnek még ennél nagyobb űrméretű lövegek is, a nehéz légvédelmi ágyúk, amelyek 105 és 120 milliméteresek. Ezek természetesen még nagyobb magasságig, egészen fel 9000 méterig adhatnak hatásos tüzet.

A légvédelmi tüzérség és a vadászrepülők szorosan együttműködnek, előre megbeszélt rendszer szerint harcolnak. Csakis igy biztosithatják, hogy saját

gépet ne érjen légvédelmi lövedék találata. Nappal, amikor a gépek típusa szabadszemmel vagy a célzóműszeren könnyen kivehető, ez nem okoz akkora gondot, mint az éjtszakai vadászok és a légvédelmi tüzérség egybehangolása. Itt már egyezményes jelzéseket használnak: a légvédelmi tüzérség csupán a fényszórók által megkeresett ellenséges gépre lő (a rádiólokátorok általánosan nem használhatók, hiszen belőlük nincs is annyi, hogy minden ütegre jusson), ha pedig a fényszóró saját gépet fog be fénykévéjébe, az azonnal jelzi meghatározott színű rakéta kilövésével, hogy nem ellenség, hanem bajtárs.

A célponthoz érkezik a zöm.

Az elhárítás nem sokat tehet az első zavarórepülők ellen, tehát a támadás tulajdonképpeni előkészítői ellen. A légvédelmi tüzérség úgy kutat az éjtszakában a kis csoportban repülő időjárásfelderítők és később a céljelzők után, mint ha valaki a Balatonban keresné elveszett aranygyűrűjét. Az éjtszakai vadászok is hiába szállnak fel ezek ellen, mert mikorra érzékeny műszereikkel és a földi segítőtársakkal megkereshetnék ellenfelüket, az már dolgavégezetten el is távozott.

A céljelzők ellen csupán úgy dolgozhatnak hatásosan, ha egyrészt a földi tűzoltóalakulatok minden erejükkel igyekeznek a céljelzőbombákat elfojtani és így a jellegzetes színű céljeleket megsemmisíteni, másrészt ha a világító ejtőernyős bombákat (köznyelven, bár minden ok nélkül Sztalin-gyertyákat, amelyek már az előző világháborúban mindkét oldalon szerepeltek!) a gépágyúk lelövik. Ez azonban csak akkor lehetséges, ha a világítóbomba már a gépágyúk tűzhatáskörletébe ért, tehát 3000 méter alá; addig a légvédelmi ágyúk is megkísérlik a kellemetlen égitest lelövését. Utóbbiak ellen nagyobb sikert lehet remélni, mint a céljelző bombák ellen, amelyek súlyuknál és a bennük elhelyezett robbanótöltetek oltástzavaró hatásánál fogva csak minden tényező legszerencsésebb összejátszása esetén küzdhetők le.

A céljelzők által megkeresett célpontokra zúdul a zöm teljes bombaterhe. Nappali bombatámadásnál a céljelzők maguk az élgépek, tehát nem mennek előre annyira, mint éjtszaka, hanem a zöm élét alkotják.

Az élkötelékek, tehát a céljelzők, akár nappal, akár éjtszaka, a támadó bombázó személyzetének legjavából kerülnek ki, hiszen nappal vagy az éjszakai sötétben egyaránt pontvetést kell végrehajtaniok és az ő találati eredményüktől függ a vállalkozás sikere.

A zöm maga tehát nem hajt végre pontvetést a szó szoros értelmében, hanem a jelzett célfelületre veti le bombáit, amelyeknek találati pontjai így a célpontot is befedik.

Itt léphetnek hatásosan közbe a vadászok és a légvédelmi tüzérség. Ha már az élgépeket általában nem is lehet megakadályozni tevékenységükben, hiszen nappal ezeket védik a legjobban, éjszaka pedig nehéz őket megtalálni, a zömöt kell meggátolni abban, hogy a felismert célpontra vethesse bombáit,



A támadás menetrendje: Az egyes támadó hullámok. A szirénák akkor szólalnak meg, ha a második zavaróhullám közeledtét is jelzik.

A légvédelem tüze nagyobb magasságba kényszeríti a támadót, a vadászok pedig a kötelékek szétrobbantásával, a zárt kötelékrendszer megbontásával igyekeznek a bombázás felületi sűrűségét csökkenteni és ezzel a célpontot a nagyobb pusztulástól megóvni. A nappali vadászok dolga itt könnyebb, mert ők kötelékkel harcolnak kötelék ellen. Az éjtszakai vadász azonban magára utaltan, magányosan harcol és így csak egyes ellenfelek ellen intézhet támadást.

Légiharcok a célpont felett.

A légiharc nem hasonlít a földi ütközethez. Ne gondoljuk, hogy a légikötelékek éppúgy szállnak szembe egymással, mint a földi csapatok. Sokkal inkább hasonlítható a légiharc a tengeri csatához, persze hihetetlen mértékben, meggyorsítva és térbeli korlátok nélkül.

A vadászok fegyverei a mereven beépített nagy tüzerejű és pontosan lövő tűzgépek, valamint a gép nagy mozgékonysága, a bombázók védelme részben tűzgépeik zárt tűzrendszere, amely sündisznóként igyekszik megközelíthetetlenné tenni a köteléket, részben pedig a kísérő vadászgépek raja. A zárt tűzrendszer ellen használják újabban a rakétalövedékeket, ezek hatásukban a légvédelmi ágyú lövedékéhez hasonlók. Minden nehéz védőgép 2—4 darab ilyen rakétát visz magával a szárnyon.

A védő vadászgépek először általában a bombázókat támadják meg és eközben keverednek harcba a biztosító vadászokkal. A biztosító vadászok kulcsként igyekeznek lekötni a védő vadászait és így a saját bombázókat megóvni a vadászgépektől. Erre a célra természetesen legalább annyi vadászgépet kell kísérőül küldeni, mint amenynyivel az elhárítás részéről számolnak.

Már a tengeri háborúban is divatos volt az az összehasonlítás, hogy a szemben álló felek tűzerejét hasonlították össze. Ez ugyan nem éppen tanulságos, mert látszólag a vadászgép hátrányára üt ki, hiszen kihagyja a gép egyik főfegyverét, a sebességet, amely képesíti arra, hogy úgy alakítsa a harc menetét, akkor támadjon és akkor vonuljon vissza, amikor akar. Ime a számok: egy bombázóköteléket, 150 bombázóból, 50 kísérő vadásszal támadjon meg egy 80 gépből álló védő vadászezred. A



Az elrepülés menetrendje: A később beérkező gépeknek hosszabb utat kell megtenniök s így a céltól távolabb eső területeken is lehet zavaró repülés, bombavetés nélkül, amikor az elvonuló kötelékek növekvő kitéréssel támaszpontjuk felé igyekeznek az esetleges célpontról.

szembenálló felek tűzereje: 150 bombázó összesen 1500 nehéz géppuska, 50 vadász összesen 100 db 2 cm-es gépágyú és 200 db nehéz géppuska, amivel szemben van 160 db gépágyú és 160 db nehéz géppuska. Az arány 1800:320 a tűzgépek számát illetőleg, tehát csaknem 6:1. A papírforma tehát a vadászok ellen szólna. És mégis egy ilyen összecsapás a legtöbb esetben 20—25 ellenséges bombázó, 10—15 vadászgép pusztulásával jár, 10—12 gép saját veszteség mellett, tehát itt viszont 1:3 az arány. Az éjtszakai támadás esetében hasonló számvetésnek értelme sincs.

A légiharcok megkezdődnek még jóval a cél fölé érés előtt, hiszen a vadászgépeket jóval előbb riasztják, mint a légvédelmet és légoltalmi szerveket. A vadászgépek végül gyakran a határon túl is üldözik a hazarepülő ellenséges kötelékeket és ha már a bombavetésben ekkor nem is akadályozhatják meg, még érzékeny veszteségeket okozhatnak neki. Éjtszaka a helyzet hasonló.

A légiharcban a védő és támadó egyaránt tudásának legjavát adja, és itt az egyén olyan mértékben érvényesítheti harckészségét, hogy még csak általános irányelveket adni is nehéz.

Támadás után.

A bombák levetése után az ellenséges kötelék hazafelé igyekszik. Abban, hogy mennyire érte el célját, tehát milyen hatásos bombázást hajthatott végre, a vadászvédelem és légvédelmi tüzérség összjátékának van legnagyobb szerepe. Az ellenfél tehát célzott vagy célzás nélküli bombavetés után, megtépázott vagy rendezett kötelékben a lehető leggyorsabban törekszik támaszpontjai vagy legalább is saját területe fölé, ahol a sérült gépek is biztonságban kényszerleszállhatnak.

Nappal ez a feladat nem nehéz, de éjtszaka sokkal bonyolultabb kérdések megoldását rejti magában: a támadó bombázókötelék mindössze 4—5 éjtszakai leszállásra kiépített és berendezett támaszpontra térhet vissza. Egy 500 gépes kötelék tehát mondjuk 5 csoportra oszlik és minden támaszpontra 100—100 gép jut. Az éjtszakai vakleszálláshoz gépenként — ez túlságosan kedvező adat — egyperces időt vegyünk, amíg a gépet bevezetik és az földet ér. Így is 100 percen, tehát csaknem két órán keresztül szállnak le a repülőtéren gépek. Minthogy ezek nem körözhetnek leszállásuk pillanatáig a repülőtér felett, eleve úgy kell a kérdést megoldani, hogy a gépek a célpont elhagyása után más-más, érkezési sorrendjüknek megfelelő kerülő úton törekszenek a támpont felé. A legutoljára érkező gépek tehát 100 perces, vagyis kilométerben csaknem 700 kilométeres kerülőt tesznek meg elsőnek érkező bajtársaikhoz képest. Így történhetik, hogy Olaszországból Közép-Németország ellen támadó gépek magyar terület fölé is becsalinkáznak, mert az előírt kerülőút csak így adja ki az időbeli eltérést. Az ilyen menetrendeket szorosan meg kell tartani, kivételes leszállási engedélyt csak a sérült gépek vagy azok kaphatnak, amelyek fedélzetén súlyos sebesült van.

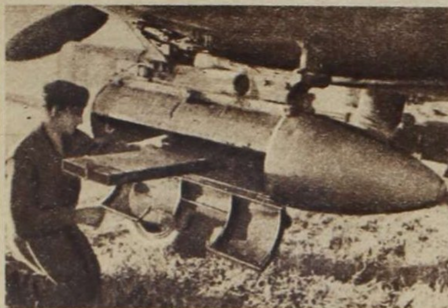
A támadás utójátékának tekinthető, mikor 12—24 órával utána az ellenfél gyors fényképfelderítőit küldi ki, hogy fényképfelvétellel szerezzenek bizonyságot a célponton okozott pusztítások mértékéről. A szóbeli jelentések és fényképfelvételek egybevetéséből alakul ki a támadás végső képe.

Circulus vitiosus.

A támaszpontra beérkező kötelékek jelentéseiből pontosan kitűnik a veszteség, amit a propagandaszervek megfelelő módosításaival közölnek a nyilvánossággal, nemkülönben a bombázás hatásosságára vonatkozó adatokat. (Természetesen így, — papíron, még soha nem is volt hatástalan amerikai, angol, stb. bombatámadás . . .) A kötelékek veszteségeinek pótlására a tartalékokhoz nyúlnak. Abban az esetben, ha valamely kötelék rendkívüli veszteséget szenvedne, úgy több ilyen alakulatot egyesítenek és a kitöltetlenül maradt kereteket újból felállítják. Lényegileg itt ugyanaz az eljárás, mint a földi hadosztályok kiegészítésében.

Azután megint munkába lépnek a meteorrepülők, a felderítők, ismét megkezdődnek a zavarórepülések és ezek nyomán újból megindul a gőzhenger. A körfolyamat végtelen láncszerűen folytatódik, órarendes egyhangúsággal, a védők hősies önfeláldozásával és a támadók kíméletlen, pazarló bevetésével a háborús célok megvalósítására. Circulus vitiosus!

Szöveg: Nagy Ernő
Rajzok: Ijjász Szabó József

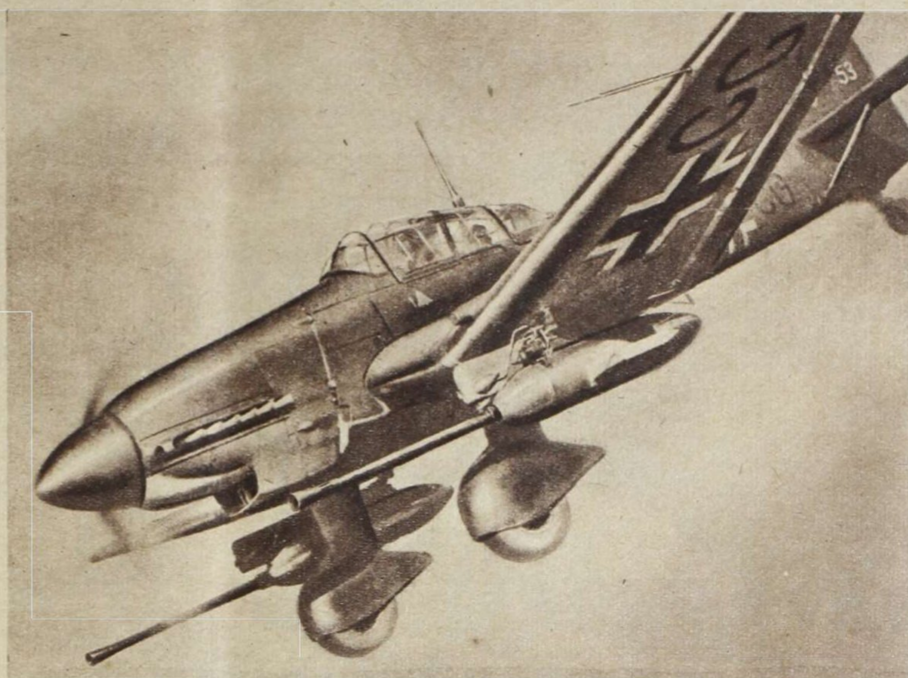


Töltik a 37 mm ágyút

A páncéltörő Ju. 87.

Az elmult év folyamán »Páncéltörő repülőgépek« című cikkünkben emlékeztünk meg a 37 mm-es páncéltörő ágyúval felszerelt Junkers Ju. 87. zuhanóbombázóról, amelynek feladatköre elsősorban a levegőből való harckocsielhárítás.

Korszerű harckocsijaink páncélzata olyan erős, hogy ellenük csak a levegőből érhetnek el kisebb ürméretű fegyverrel is eredményt. A Tigris és a vele egy osztályba tartozó szovjetorosz és angol-amerikai harckocsik homlokpáncélját a 75 mm-nél kisebb ürméretű páncéltörő lövedékek nem ütik át. A kocsi tetején levő páncélzatot stabilitási szempontokból nem is lehet bizonyos határon túl fokozni, tehát itt kisebb ürméretű fegyver találatával is célt érhetünk. Minthogy a meredek irányszöggel lövő földi lőfegyverek lőszabatossága általában nem annyira kielégítő, hogy a nagy sebességgel mozgó harckocsira eredményesen lehessen velük tüzelni, a repülőkre marad a hatásos harckocsielhárítás oroszlánrésze. Ezzel kapcsolatban utalhatunk a brilliánsokkal és kardokkal díszített lovagkereszttel kitüntetett Rudel őrnagy (néhány számmal ezelőtt még századosi fényképét közöltük) sikereire, aki repülőgépről egymaga kétszáz harckocsit pusztított el.



A páncéltörő zubo. új változata

A Ju. 87. első ilyen páncéltörő példányai a rendszeresített német 37 mm-es páncéltörő ágyú, automatizált változatával repültek, egy ilyen gép képét közöltük mi is. Az újabb változatokon már a 37 mm es német légvédelmi gépágyú megfelelően átalakított, teljesen automatikus és a 37 mm-es páncéltörőnél jóval nagyobb teljesítményű változatát találjuk. A torkolatfékes löveg csaknem 1000 m/sec kezdősebességgel küldi lövedékeit az ellenséges célpontra.

A szárnyban elhelyezett löveg a cső kivételével áramvonalazott burkolattal van ellátva. Teljesen önműködő kiszolgálásúak, a lőszert egy doboztárban helyezik el, a fegyver távelsütőberendezése a pilótaülésből működtethető. A célzás magával a géppel történik, alacsonytámadásban vagy zuhanórepülésben. A lőszerkészlet természetesen korlátolt, hiszen a gép ezenkívül bombát és többi tűzgépéhez lőszert is visz magával.

A Ju. 87. rendkívül sokrétű alkalmazhatóságának újabb bizonyítékai a közölt képek, amelyek egyben arról is meggyőznek minket, hogy megfelelő vadászvédelem esetén a jó öreg stuka még mindig megállja helyét a keleti arcvonal anyagcsatáiban.

Gondos karbantartással őrzik meg a gépágyú tűzkészségét



Felszáll a repülő páncéltörő ágyú





TÁVREPÜLÉS SZOMBATHELYRE...

Egy régi élmény

Hajnalban mentünk ki motoros repülésre. Északkeleti szél erősödött s így egy páran kinn maradtunk a repülőtéren, hogy vitorlázásra áthúzzanak a »hegy«-re. Start előtt erős »szívdobogás« közepette mondtam be a célt, mint a kisgyerekek, akik túl merészet kértek és szurkolnak, hogy megkapják-e vagy sem. Az égen már megjelentek az első felhőfoltok, mikor a gépbe szálltam. Elmorogtam a start előtti mondókát: szárnyfék, barográf, magasságmérő, féklap biztosítva... mehet!

Siettem. A hegy előtt lekapcsolok, termikben felkőrözök mintegy 800-ra. Kelésnek tartom. Vissza a hegyhez. Igen alacsonyan értem le. Izgatott keresgélés, mert közben észrevettem a városi füstökből, hogy kelet-délkeleti a szél. Jó lesz hamar fogni egyet, mert elmerülök a lejtőn. Bemegyek a város felé. Lökés! Nyugodtan körözésbe kezdek. Kiestem! Keresgélés, újabb lökés! Óvatosan belespirálozok. Ujra csak kiestem! Taktikát kell változtatnom. Ujra rámegyek a hőlégkiváltó helyre. A lökés után rögtön bevágom éles fordulóba. A 22-es csak úgy pattan az együttes csürő oldalkormányhasználatra. 70—80°-os döntött spirálozás közben a 3—4-ik kör után — »Megvagy te csibész« felkiáltással — tapasztalom, hogy a variométer 2 m/mp emelést mutat. Ezzel a mai napra a jelszó »élesspirál«.

Zsámbéknál már leszállóhelyet is kerestem magamnak, annyira »békanivó«-ba kerültem. Utolsó lehetőségkép bementem a falu széle felé. A tizedik kör után már nevetségesnek találtam a leszállást. A vario 2 m/mp-es emelkedést, a sebességmérő 85 km-t, a horizont erős ferdeséget mutat. A termik rakoncátlan s állandóan ki akar forgatni. Előfordul az ilyen tavaszi termikkel. Ujabb izgalmak. Átsiklom-e a hegyeken? Kiválasztom a leglaposabb részt. Emelkedik a horizont nivójába. Rossz jel. Hamar kell fogni egy másikat. Kis kerülőt vagyok kénytelen tenni a nagy szántás felé, ahol termiket sejtek. Meg is van. Simán átjutottam Alsógalláig. Füstszagra körözök, habár a variométer meg se rezdül. Pár kör után azonban igazolta szaglásom helyességét, mert újra 1.5—2 között mutatott. Spirálozás közben észrevettem a Dunáról és a térképről, hogy a szél nyugat-északnyugatnak sodor el. Igyekeztem dél felé. De mikor a Sokorót és Győrt elértem, láttam, hogy nem sikerült. Kezdtem használni a csürőállítást, mert így nagy sebességnél kisebb rátartás kell, hogy vonalon maradjak. Megláttam a Fertőt és kőszegi hegyeket. Eltettem a térképemet, mert az idő újra kétségbeejtő átmeneti idő jellegét vette fel. A felhők foszladoztak. A legkisebb emelésekbe beleköröztem. Végül jó felhőképződést láttam s kezdtem újra felhúzogatni a csürőket. Közben megint elsodródtam nyugatnak. Vasuti keresztezés. Hopplá! Elő a térképet! Rögtön ráböktem. Ez az! És nem vettem észre, hogy van még kettő, összesen három ilyen egyforma keresztezés a vidéken. Ebből adódott a »difi«, azaz a diferencia. Megállapitottam, hogy délnyugatnak kell még repülnöm cca 40 km-t. Gyorsan eldugtam a térképet és minden gondomat a termikfogás képezte. Közben igen furcsálottam egy nevetséges kis helységet. Nagysága kis falué, házai emeletesek és városiasak. Később mondták, hogy Kőszeg. Mindez már rajtam nem segített, mert már bent voltam Németországban és hiába kerestem Szombathelyt. Midőn megállapítottam a szomorú tényt, hogy itt bizony közel s távolban város nincs, felfedeztem a szomszédos folyóvölgyből hirtelen felemelkedő havas csúcsok közelségét és egyuttal azt a kellemetlen tényt, hogy alaposan elnavigáltam magam. Azután felfedeztem, hogy az alattam lévő falu ugyancsak uniformizált külsőt mutat, ami élénken elütő a mieinktől.

Meg kell tudnom, hogy hol vagyok. Kétségbeesve keresem a térképen. Ráállok a vasútra. Délkeleti irányu, a falutól nyugatra kanyargós vasútelágazó, a hegyek közé. A nagy izgalomban nem találtam meg.

Végül elhatároztam, hogy ollóba fogom Szombathelyt. Abban már bizonyos voltam, a várostól északra jöttem el. Ha most délkeleties irányban visszarepülök, akkor a két útirány közötti sávban kell lenni a városnak. Az idő itt igen kitűnő volt, csak a plafon volt alacsony, úgyhogy az Alpok tetejét suroltam.

Megkezdtem a visszavonulást. Időközben felfedeztem azt a kellemes tényt, hogy a vasútvonalak mind Szombathelyen futnak össze.

Végre! Meglattam a várost balkéz felől, ahogy azt elképzeltem. Nagy kört írtam le a reptér felett. Már észre is vettek. Apró pontok jelentek meg a hangárok előtt. Tiszteletükre egy pár jobb és bal 90°-os spirált mutattam be. De hamar befejeztem. Odalenn segítésre készen állva figyelték a helyezkedést a leszálláshoz és a leszállást. Majd hirtelen, ahogy a szárny ledőlt, kezdtek rohanni a gép felé.

Sohasem fogom elfelejteni azt az örömtől ragyogó arcot, amelyik az élen rohant, hogy elsőnek érjen a géphez. Nádi volt. Diadalittasan mondta: »Na ugye mondtam, hogy MSE gép!« Első kérdése, még ki sem szálltam a gépből, tipikus Nádi-kérdés: »És cél?« Mire büszkén, persze! Neki volt az az elve, hogy távrepülésre csak határozott céllal induljon az ember. Ilyen ragyogó széles arccal akkor láttam, amikor Auguszt Lajossal agynap repülték be a hegy—kecskeméti célrepülésnél a teljesítményjelvényüket és lejött értünk vontatógéppel. Büszke volt mindig tanitványaira s örült, hogy azokat nem hiába tanitotta.

Hamar megállapitottuk, hogy ez az első vitorlázógép, amelyik leszállt Szombathelyen.

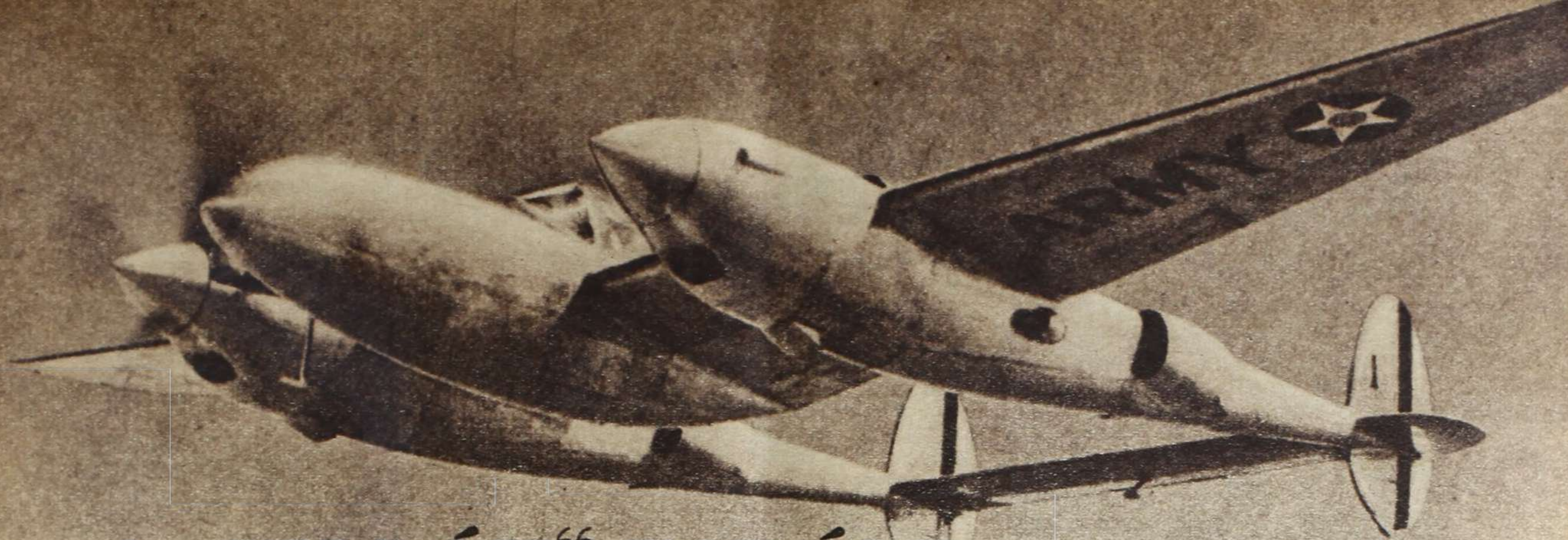
A gép pillanatok alatt eltűnt a szemem elől. Nem is engedtek hozzányulni. Nagy vita támadt, hogy melyik hangárba vigyék.

Nádi rögtön kijelentette, hogy csakis az ő hangárukba kerülhet.

Megszűnt minden vita. Igen nagy tekintélye volt a fiúk között. Akivel csak beszéltem, csodálta nagy tudását és örök jókedvét.

Magam is örültem, hogy éppen akkor sikerült ezt a repülést végrehajtani, amikor Nádi éppen ott volt és így a vitorlázórepülésnek tekintélyt szereztem.

Nagy Hugó



A „VILLÁM"-VADÁSZ

A legutóbbi légitámadásokkal kapcsolatban sokat hallottunk az amerikaiak Lockheed Lightning mintájú vadászgépéről, megismertük a pilóták elbeszélései alapján hátrányait és előnyeit.

Nem lehet azonban teljes e kép, ha a gép műszaki adataival, különösen jellemző sajátságaival nem vagyunk tisztában. A Lightning nem „mai gyerek", eredeti terve még 1935-ben született meg. Akkor természetesen nem voltak még megfelelő motorok, a gyárnak is akadt egyéb, jobban jövedelmező terve és így a kivitelezés és a részletes kidolgozás elmaradt. 1938-ban az általános fegyverkezési versenynek immár kellős közepén szedte elő az üzleti érzékéről közismert Lockheed Aircraft Corporation igazgatósága a tervet és megfelelő átszerkesztésekkel a gép a megvalósítás stádiumába jutott.

1939 elején elkészült az őspéldány, amit be is repültek. Eddig a pillanatig a gyár csaknem húsz millió dollárt ölt bele a gép fejlesztésébe, nyilvánvaló tehát, hogy igen jót kellett alkotnia, hogy költségei megtérüljenek. A gép egyik próbarepülésén az amerikai kontinenst közel 560 kilométeres óránkénti átlagsebességgel repülte át, végén azonban kényszerleszállást hajtott végre és ennek nyomán vált létezése ismertté. Az angolok és franciák azonnal nagyobb sorozatot rendeltek belőle és az amerikai hadsereg légierői is.

A francia összeomlás után az angolok átvették a franciák gépeit is, bár ez nem keltett tulságos tetszést az angol pilóták körében. A könnyű, gyors Hurricane és Spitfire után a csaknem hét tonnás, kétmotoros nehéz masinával vadászrepülést végrehajtani egyet jelentett merőben új támadási módszerek és lehetőségek kihasználásával. A gépet tovább kellett tökéletesíteni. Csupán 1942-ben érkezik hire annak, hogy P-38 Lightning vadász szerepel az arcvonal: Kiska szigeténél. Az északafrikai partraszállásnál már megfelelő mennyiség volt az új Villám-vadászból és a kötelékek légvédelmének jelentékeny része ezekre a P-38 kötelékekre hárult. Ezek már a P-38E géppel, tehát az ötödik alfajjal repültek. Itt végre bevált a gép, kiállotta a tűzpróbát. A németek „Gabelschwanz-Teufel"-nek, villásfarkú ördögnek csúfolták a gépet, amely két iránymütartójával első pillanatra a mi Focke Wulf FW. 189. gépünkre emlékeztet. (Már csak ezért se nagyon kiálthattak fel a nálunk fogságba esett amerikai repülők a FW. 189. látásakor, hogy „japán gép", hiszen a japánoknak nincs ilyen osztott faroktartós gépük, ellenben maguknak az amerikaiaknak bőségesen van.) A Lightning harceljárását, amit éppen a gép nagy súlyára és így kisebb fordulékonyságára való tekintettel fejlesztették ki, elsősorban a gép rendkívüli emelkedőképessége és nagy tűzösszpontosítása határozza meg. A gép páncélozása is erős, ezenkívül a gép egyes változatai vadászbombázó feladatkörre is alkalmasak.

A magassági Lightning vadászokon a kipufogógázok hajtotta turbokompresszor süríti a levegőt, ez a legjobb hatásfokú ilyen eszköz a motor magassági teljesítményének javítására s ráadásul veszendőbe menő nagymennyiségű hőenergiát hasznosít.

A gép legfontosabb adatai: szárnyszélesség 15,8 méter, hosszúság 11.5 méter, szárnyfelület 30,4 m², üres súly 5060 kg, repülősúly 6120 kg, emelkedése 6000 méterig 15 m/sec, a legújabb változat legnagyobb sebessége 660 km/óra 4900 méter magasságban (a korábbi, még használatban lévő változatok sebessége 570—620 km/óra 4500—6500 méter magasságban), póttartályok nélkül repülőtávolsága 970 km 565 km/óra utazósebességgel, ez a póttankokkal megkétésfélszerezhető.

A Lockheed P—38 Lightning (ejtsd: Lájtning) metszetrajza. (Magnus Gerné-nek a Svensk Flygtidning-ben megjelent rajza nyomán.) 1. Légcsavarkup. 2. 4 db 12.7 mm nehéz géppuska és 1 db 20 mm gépágyú. 3. Fényképezőgép. 4. Pitot-cső. 5. Orrkerék kiengedve. 6. Lőszerraktár. 7. Orrkerék bevonva. 8. 2 db 1290 lóerős Allison V-170 motor vagy két db 1520, lóerős Rolls Royce Merlin 61. 9. Futómű kiengedve. 10. Turbokompresszor. 11. Radiátor. 12. Iránymütartó. 13. Légvezeték a szívónyílástól. 14. A kipufogógáz hajtotta turbina. 15. Lövésálló benzintartály. 16. Ellenőrzőnyílás és szerszámtartó. 17. Turbokompesszor. 18. Reflexcélzó.

Amikor két vitéz elindul . . .

Az arcvonalon küzdő egyik kiváló magyar vadászrepülő írása

Amikor két vitéz elindul, hogy felelőtlen portyázókon rajtaüssön, megigazítja a kucsmáját. Belenevet a levegőbe. Nyeregbe vágja magát és kirugtat a várkapun.

Mindaddig könnyedén libeg a száguldó, biztosiramú paripákon, míg nem érzi a robajt. Akkor aztán felfigyel, még a lóval se prüszköltet. Ágak mögé búvik és szüntelen les. A róka nem les jobban a vitézeknél. Ha előttük húz el a kontyos török csapata, biz' jól egymás szemébe néznek. Te jobbról, én meg balról, pajtás! Ugy a nyakába a kontyosoknak, hogy a mekkai borbély se nyírhatja meg úgy tar szakállukat. Csak a kard pontos vágását figyelik és úgy beleriognak irdatlan repcehangon, hogy ezerfelé futnak Gül Babáék.

Utána nevetnek csak iszontatóan. Oldalba bökdösik egymást kopjájuk végével, amúgy magyarán. Megveregetik Rigó meg Sárga nyakát, mikor a felvonóhíd mögöttük csattan. Ugy jelentik az esetet várispánjuknak, hogy a nevetés még mindig szájuk szélén csücsösödik. Hát hogyne, amikor a Mohamed úgy megijedt, hogy leugrott a lováról.

*

Ma sincsen ám másképpen. Csak az idő kereke fordult meg egy kicsit. Köves várak helyett szürke betonpályákról lendülnek neki a vitézek.

*

Amikor két vitéz elindul, hogy felelőtlen portyázókon sebbel-lobbal rajtaüssön, megigazítja a fejvédőjét. No meg az ejtőernyőt, meg azt a sok műszert, a kánya vigye el. Hiába, jó zab nélkül, jó bánásmód nélkül nem ugrik a vasparipa.

De lám az Oroszláné meg a Balbóé nagyon vígan ficánkol. A fagyott göröngyökre tapasztják gumipatáikat. Megesmegrakták bendőjüket benzinnel, olajjal. A két jó vitéz könnyedén üli meg az üveges nyerget.

Nemsokára a felhőbokrok alatt nyargalásznak észak felé. Biz' Isten jobban figyelnek a rókánál. Ellenségnek kell lenni, a' bizonyos. Megreccsen néha a gégemikrofon katonás kurjantásra. A jó vitézszemek a felhők alját kenegetik lágy, de biztos szúrással. A piszkosbarna orosz gyepűn is feltűnhetnek a mozgó, csillagos pontok. De a fák fölött húzódó szürke foszlányok közül is elővágódhatnak célzó kavics gyanánt . . . Ugy, szépen! Be a felhőbokor aljába . . . Most repül be a két táltos az ellenség birtokára. Alul kékesszürke pontok rajzolják a mesgyét. Vastag, durungos csövekből tüzdelték ki azokat.

Ugylátszik nem vették őket észre az urali pásztorok. Árva csóvát se lőnek két vitézünk után számtalan tűzhajintó gépükből. Jól takarnak a bokrok, jól fondorkodik a ravaszság.

Teljes vágtában északnak. A két táltos úgy nyeli a dűlőt, hogy öröm nézni.

— Jobbról ellenséges gépek! — bődül el Oroszlán, a maga vastag hadnagyi torkával.

— Látom! — süvít vissza Balbó, a szakaszvezető.

— Támadok! — recseg újra a fejhallgató ormat.

Te alul, én meg fölül, pajtás! Ugy rá a ruszkikra, hogy Sztalin is sajnálja szegény fiait. Nem kell tartani attól, hogy nem marad. Hála szent Péternek, elegen vannak. Vagy harminc könnyűbombázó üget dél felé. Farkukban tíz vadász kótyagosodik, ugrál, mint akit karikán forgatnak.

Nincs idő! Rá az árgyélusát! . . . Hasas áldozat Oroszlán előtt. Jó közel, hogy annál biztosabb legyen . . . Egy rövid sorozat . . . Fedor hasa kiszakadt. Gyomrából hömpölyög ki a láng. Fedor a nagy füsttől szédülten a porba omlik . . . Oroszlán másik gép után néz! Előrenyomja Erzsikét, a hűséges csataméni és Szvetiszlávnak ront neki. Hosszú, veres dárdájával, melyet foszforral festettek, azt is oldalba taszintja. Szvetiszláv füstölgő orral bukik a nyeregből . . . Oroszlán dühös kurjantással oldalt pillant. Balbót látja, amint lesodorja Boleszlávot. A ruszki csak úgy hentergőzik a porban.

— Jól van Balbó, jól van! Hajrá! Hajrá! — üvölt Oroszlán, azzal neki az Ivánnak. Bökdös ide-oda foszforos dárdájával. »Erzsike« fekete csóvákat prüszköl a nagy csatazajban. Erősen virgonckodik. Oroszlánnak újabb sikere van vele. Pedig elszabadult a pokol körülöttük. Minden oldalról tüzes kopjákat hajigálnak a megriadt Ivánok. A kopott földbe kioldott bombák csapódnak. Nem szeretnék, ha velük együtt robbanna . . . A tíz vadász sikamló kardként zúdul a nyakunkba, Balbónak éppen felhúzás közben metszenék a nyakát. De nem azért Balbó a Balbó. Rövid sorozattal szemköztlocscsantja ólomkával őkelmét. Ivánnak széthullik keze, feje, lába . . . Oroszlán egy nagy kör közepében hajrázik. A negyedik Ivánt akarják megbosszulni rajta. Repülő dongó sebességével kergetik egymást és keresik a vitézt. Piszkálódó tűznyilakat fröcskölnek ide-oda. Hiába! Nincs sehol . . . Ha-ha-ha! Egymást kergetik Sztalin katonái. Hazamehettek izzadtságot törülni. Hol jár már azóta Oroszlán? Ugy kivált a gyűrűből, mint a parittyakő. Balbó is beugrott a felhősűrűbe. Hazafelé vágtáztak már regen. Oroszlán éppen most rángatja meg Erzsikét a botkormánnyal. Odasúgja neki, mint ahogy szelíd lánykához illik:

— Jól van, drágaságom! Ma négy gépet suvasztottunk. A legkitűnőbb kékbenzinnel lakatlak jól. Ne tarts semmitől, Erzsikém. Ne remegjen úgy olajos szügyed. Már innen vagyunk a vonalakon. Visszaveszünk egy keveset a gázból. Kedvező szívótérrel bebillegtetünk a jónépnek. Had örüljön a nagy győzelemnek. Jobban úgyse örül, mint mi.

Erzsike vidáman libeg tovább!

Aztán jön a nagy billegtetés. Négyszer egymásután. A bajtársak iszontató örömrivalgásban rohannak a bekényeskedő Erzsike felé. Vállukra Oroszlánnal. De a hadnagy másra kiváncsi. Megkérdi:

— Balbó hazajött már?

— Még nem — hangzik innen-onnan.

— Nagyon ízléstelen, hülye vicc! — dörmög. — Engessetek már. Az a »Janicsár« elmaradt valahol. — Idegesen nézi az óráját . . . Még van ideje . . . Szüntelen az időt figyeli. Belé se kóstol az üvegbe, amit »Kecskeméti barack« felírással a markába nyomtak.

— Hol marad az a . . .

— Amott jön a! — rikkantja el magát Vásárhelyi, Erzsike főhadigondozója. Csakugyan . . . Sovány rugtatással vágtat be Balbó. Szegény gebe az utolsó erejét szedi össze. Éppen hogy bevánszorog. A lelkes csapat az oldalának ront. Kiemelik Balbót a lecsukható üvegnyeregből.

— Jaj, ne bántsatok! — sopánkodik a nagydarab fiú — jelentkeznem kell a parancsnokomnál.

— Mit? — bömböl bele a hadnagy Oroszlán, aki éppen most ért oda. A kecskeméti butykost Balbó harctól cserepes szájába gyömöszöli. A csapat úgy röhög, hogy köröskörül csak fogakat és kisnyelveket látni.

*

Megjött a két vitéz. A hazai nép nagy örömben. Hat légigyőzelem a magyar lobogó javára. Ma éppen úgy, mint azelőtt. A betonpálya szélén vígan lobognak az irányjelző zászlócskák.

Nagy Sándor szkv.



Mi is a helyzet a repülőgépfegyverzet terén?

Amikor nem is olyan régen lapunk egyik számában közöltük az amerikai North American B-25C Mitchell gép 75 mm-es ágyúval felszerelt változatának képét, olvasóink közül bizonyára soknak támadt az a benyomása, hogy a repülőgépek fegyverzetében a nehezebb tűzgépek felé történő eltolódás már szinte ad absurdum fokozódott. 75 mm-es ágyút szereltek már repülőgépre kísérletképpen, de a hír ezúttal nem kísérletről, hanem rendes sorozatgép-fegyverzetről beszél.

Torz képet kapna a repülőgépek fegyverzetéről az, aki ezekután abban reménykednék, hogy az 1945. év vadászgépe szárnyában két 75 mm-es gépágyú fogja ötkilós lövedékeit az ellenséges gépre »ontani«...

Kétségtelen, hogy az új világháború kitörése óta a repülőgépekbe, elsősorban a vadászgépekbe, egyre erősebb, főleg nagyobb ürméretű tűzgépeket építettek be. 1936-ban még 2—4 db 7,7—8 mm-es géppuskával repültek a vadászgépek és forradalmi, sokak által céltalannak tartott újítás volt, amikor az angolok vadászgépeiket 8 géppuskával szerelték fel, a franciák és a lengyelek két gépágyúval kísérleteztek és a németek csendben, de később annál jobb eredménnyel a két géppuska és 1—2 gépágyú mellett döntöttek. Ez a fegyverzet ugyanis lehetővé teszi, hogy a gép nagyobb távolságról megnyithassa a hatásos tüzet, de ugyanakkor módot ad arra, hogy kisebb távolságokon teljes mértékben érvényesíthesse a gyalogsági ürméretű géppuskák rendkívüli tűzgyorsaságát.

1939-ben a repülőgépbe való építés szempontjából már megtaláljuk a Hispano Suiza FF, FFS és M gépágyúkat (ezek eredetileg Oerlikon-gyártmányuak, és a francia cég több országra megvette a gyártási jogot), a Rheinmetall-Borsig cég 20 és 23 mm-es gépágyuit, a Madsen-féle 23 mm-es, szintén kiváló fegyvert. Ez évben jelenik meg az amerikai American Armament Corp. 37 mm-es gépágyúja is, amely kísérletképpen, különleges beépítésben kerül a Bell P-39 Airacobra vadászgépbe és ezt mintegy két évre rá nagyobb próbasorozat keretében arcvonali alkalmazásba is adják.

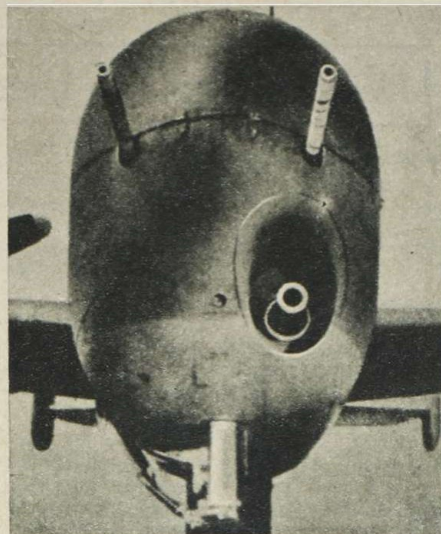
Azóta is ez volt a legnagyobb ürméretű repülőgépfegyver, helyesebben olyan fegyver, ami elsősorban légi célok ellen való alkalmazásra épitődött gépbe. 1942 nyarán ugyanis megjelent Afrikában a Hurricane II. D., amely két 40 mm-es Bofors-rendszerű (angol licenciában gyártott) gépágyújával inkább a harckocsik, Rommel páncélosai ellen készült, mint repülőgépek ellen és harcszerű bevetésre is csak légiharcra felszerelt bajtársai védelmében került.

8 mm, 12—13 mm, 20 mm, 37 mm, 40 mm... ezek az egyes ürméret-állomások, nem lenne tehát logikus, ha ezután a 75 mm következnék? Mert milyen csábító példa a csatahajók esete, ahol alig száz év alatt 45.7 cm-ig nőttek fel az ürméretek. A példa ennek ellenére helytelen, hiszen ez a csatahajók esetében elsősorban a lövedék a páncél küzdelmében jelenti az egyensúly pontját. A repülőgépek egymással való harcában azonban nem lövedék és páncél, hanem lövedék és sebesség állanak szemben egymással!

A jelenlegi helyzetben — és ez előreláthatólag még, figyelembevéve a fegyvertechnika valóban nagymértékű fejlődését is, két-három évig érvényes marad — tényként állapítható meg, hogy a repülőgépnek minden 20 mm-nél nagyobb ürméretű fegyvere nem a légiharcban való harckészség növelésére szolgál, hanem valamely különleges feladatkör jobb betöltésére.

Két korszerű repülőgép légiharcában, amikor a gépek 500—650 km/óra, vagyis 135—180 m/mperc sebességgel találkoznak, a légiharcra alkalmas idő tartama néhány pillanat: a célpont aligha marad 2—3 másodpercnél tovább a gép hatásos tűzhatáskörletében. A légiharcok lőtávolsága 100 m-ről 1000 méterre nőtt és az utóbbi esetben a lövedék csaknem másfél másodperc alatt teszi meg pályáját (ennyi idő alatt az ellenfél is 200—350 méterre változtatta helyét!). Ez az idő annyira rövid, hogy célzott tüzet leadni csaknem lehetetlen, helyesebben a lövész nem lőheti be magát a célpontra. Annál nagyobb tehát a találati valószínűség, minél nagyobb számú lövést adhat le a célpontra.

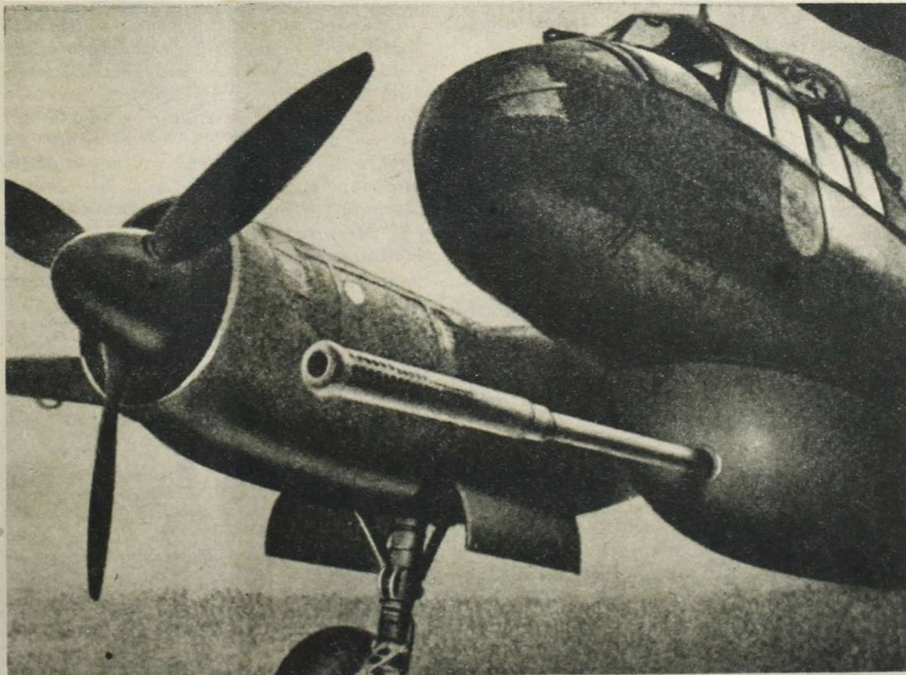
Az ürméret növelésére elsősorban azért volt szükség, mert a korszerű fém, sőt faépítésű repülőgépeken is, a gyalogsági ürméretű lövedékek csak kis távolságon belül érhetnek el hatásos rombolást. Nagyobb távolságon, vagyis a tűztávolság megnövelése esetén a 8 mm körüli géppuska hatástalan: tehát a légiharc tartamát és vele távolságát csak úgy lehet meghosszabbítani, ha a tűzgép ürméretét és vele hatásos tűztávolságát megnöveljük, ugyanakkor pedig éppen az ürméret növeléséből kifolyólag nagyobb romboló hatást is érünk el találat esetén.



A Mitchell 75 mm-es ágyúja.

Minél nagyobb azonban a löveg ürmérete, annál kisebb a tűzgyorsaság. A német Mauser MG 151/20 gépágyú elméleti tűzgyorsasága 800 lövés/perc, gyakorlatban is számolhatnak 250 lövéssel percenként. Az amerikai 37 mm-es lövegnél ez már csupán 85 lövés/perc, az angol 40 mm-es gépágyúnál 25—40 lövés/perc és a kézi kiszolgálású 75 mm-es lövegnél csupán 8—10 lövés/perc.

75 mm-es ágyú tehát az ellenség 2—3 másodperces célzási közelsége alatt esetleg lövéshez sem jut. Még aban a szerencsés esetben is, ha a pilóta, ill. lövész elcsípi a helyes pillanatot, valószínűtlen a találat, mert az ellenséges gép elmozdulásai már eleve lehetetlenné teszik a pontos lövést. Ugyanakkor a gépágyú, illetve a gépbe épített mai állása szerint. A cső hátrasiklása



A Ju. 88. új változata 37 mm ágyúval

több gépágyú 20—40 lövéses sorozatot ad le és nyilván nagyobb a valószínűsége annak, hogy ezekből egy robbanólövedék eltalálja a célpontot.

A nagy ürméret további hátránya a lőszer nagy súlya. A 20 mm-es gépágyú robbanólövedéke 110 gramm súlyú, a 37 mm-es gépágyúé kb. 500 gramm, a 75 mm-es ágyúé 6 kg! Még a legnagyobb bombázógépeken is korlátozott a hasznos teher, mert minden kiló, amit a fegyverzet foglal le, egy kilóval kevesebb hasznos üzemanyag- vagy bombaterhet is jelent. A gép tehát kevesebb lőszert vihet csak magával. Ezer lövés lőszer súlya ürméret szerint: 20 mm=110 kg; 37 mm=500 kg; 75 mm=6000 kg.

Végül ugyancsak hátrány a nehezebb fegyverek beépítésénél a lövés pillanatában keletkező hátralökő erő és az ezzel kapcsolatos csőhátrasiklás leküzdése. Az automatafegyvereknél, így a kisebb ürméretű gépágyúknál is, ezt a hátrasiklást az ürítés és töltés műveleteinek végzésére hasznosítják. A 75 mm-es ágyúnál azonban ez a hátrasiklás már akkora, általában a mozgó és kezelendő tömegek egyaránt oly nagyok, hogy gépágyúként való kialakítás csaknem lehetetlen, legalább is a fegyvertechnika mai állása szerint. A cső hátrasiklása azonban nem semmisíti meg a reakcióerőt és ezért torkolatfék és egyéb különféle fékező eszközökkel kell ennek nagyságát csökkenteni. A Mitchell 75 mm-es ágyújának csőhossza 3 méter, hátrasiklása 550 mm. Ez a fegyver így korlátozottságot okoz a gép elejének térbeli kialakításában és ugyanakkor a szerkezet megerősítését teszi szükségessé a reakcióerő felvételére.

Az említett okoknál fogva tehát egyelőre misem veszélyezteti a 20 mm-es gépágyú csaknem kizárólagos helyzetét (egyedül néhány igen jó 23 mm-es gépágyú alkalmazásáról lehet szó légiharcban, ezek azonban nem jelentenek lényegbeli változást!) és a nagyobb ürméretű fegyverek beépítésére belátható időn belül kizárólag különleges feladatkörökre kerülhet sor: így a 37 és 40 mm-es gépágyúk a harckocsik és általában a páncélozott földi járművek elleni harcra, a 75 mm-es ágyú pedig hajó-, általában tengeri célok ellen alkalmazható; vagyis ez esetekben lényegesen kisebb sebességgel haladó célpontok leküzdésére használják a nagyürméretű fegyvert. E téren a nagy ürméret a repülőgép támadásának meglepetésszerűségével együtt sikerre vezethet.

Növekedett a vitorlázórepülés biztonsága

A vitorlázórepülés biztonsági tényezője aránytalanul magasabb a motorosénál. Ennek magyarázata a vitorlázórepülőgép viszonylag kisebb sebességében, jobb siklószámában és rövidebb kifutásában rejlik.

Érdekes megállapítás azonban, hogy a vitorlázórepülésben bekövetkezett balesetek nagyrésze a vitorlázórepülőgépnek a levegőbe való felvontatása közben fordult elő.

A balesetek közelebbi vizsgálatánál megállapítást nyert, hogy azok túlnyomórészt azért következtek be, mert a repülési szempontból veszélyes helyzetben a vitorlázórepülőgép vontatását végző drótkötél kikapcsolását vagy elmulasztották, vagy pedig egyes esetekben a kötélkikapcsolás a különleges körülmények következtében egyáltalán nem volt eszközölhető. Ilyen halálos végű balesetek előfordultak, hogy csak néhány Magyarországon előfordult esetet említsünk:

1. Gumikötéllel történő indításnál: Hármashatárhegy. A gumikötéllel indított vitorlázórepülőgép kikapcsoló készülékében beleakadt indítókötél a repülőgépet meredek szögben nagy sebességgel belerántotta a földbe.

2. Csörlőautóval történő indításnál: Sopron. A csörléssel felvontatott repülőgép pilótája a csörlés befejezése után a repülés izgalmában a csörlőkötelet elfeledte kioldani. A csörlőautónál elvágott drótkötéllel a pilóta továbbrepült, miközben a vontatókötél földön vonszolt vége egy fa ágaiba beleakadt s a repülőgépet lerántotta.

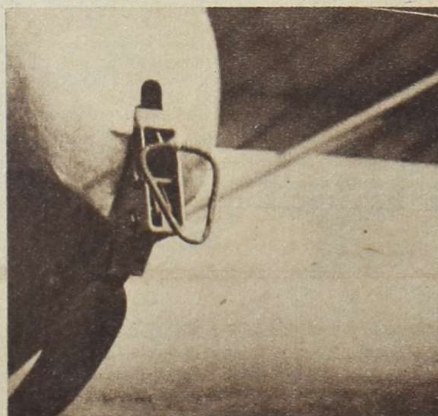
3. Motoros repülőgéppel történő felvontatásnál: Ócsa. A motoros repülőgéppel vontatott vitorlázórepülőgép vontatás közben a vontató repülőgép fölé került, a motoros repülőgép farokrészét a vontatókötéllel felemelte, így zuhanó helyzetbe hozta. A zuhanó motoros repülőgép súlya azután a vitorlázórepülőgép szárnyait letörte s annak pusztulását okozta.

4. Autóval történő vontatásnál: Szentes. A terepen futó vontatóautó vontatás közben lassítani volt kénytelen; a föléje kerülő vitorlázórepülőgép szárnya a vontatókötél lefelé való húzása következtében eltört, ami a vitorlázórepülőgép lezuhanását idézte elő.

Az ilyen jellegű balesetek elhárítására a külföldi államokban az úgynevezett biztonsági kioldókészülékek alkalmazását kötelezőleg előírták.

Magyarországon ezen kérdéssel a „Turul Gépüzem, Csákyliget“ cég — mely egyébként a Motor Baby motoros vitorlázórepülőgép Magyarországba való behozatalával tette nevét repülőkörökben ismertté — kezdett intenzívebben foglalkozni. A cég igazgató tervezője, Ivanovic, e kérdés kapcsán a következőket mondotta: „Cégem megbízásából legutóbbi németországi tanulmányutam során foglalkoztam a vitorlázórepülőgépek biztonsági kioldó készülékének kérdésével is. Úgy találtam, hogy a külföldi kioldó készülékek nem nyujtanak 100 százalékos biztonságot, azért új elvek szemelőtt tartásával az anyag rugalmasságának elvén alapuló új biztonsági kioldó készüléket szerkesztettem és Magyarországon szabadalmaztattam. Ezzel a kioldó készülékkel — mely a vontatást végző drótkötelet minden veszélyes repülési helyzetben automatikusan kioldja s így a balesetet elhárítja — az eddig végzett próbarepülések a készülék tökéletes megbízhatóságát igazolják. A biztonsági kikapcsoló készülék műszaki számításainak ellenőrzése a Magyar Aero Szövetségnél már folyamatban van s így valószínű, hogy a „Turul biztonsági kikapcsoló“ még a folyó repülőidényben beépítésre kerül, s így a halálos balesetek számát csökkentve, a vitorlázórepülés biztonságát fogja növelni.

Reméljük, hogy a „Turul biztonsági kikapcsoló“, melyet alábbi képünk vitorlázórepülőgépre szerelt állapotban tüntet fel, megfelel célkitűzésének megkímélésével, a magyar repülés biztonságának fejlesztését szolgálja.





REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

KATONAI HIREK

A legutóbbi hetekben Magyarországot ért angolszász bombatámadások folyamán olyan jelenségeknek is tanui voltunk, amelyek különös és eddig előttünk ismeretlen színben tüntetik fel az angolszász légierők erkölcsi felfogását. Nem vagyunk szentimentálisak és nem várunk semmi jót az ellenséges oldalról. Tudjuk jól, hogy a katonának — akár barát, akár ellenség — teljesítenie kell a parancsot és a kötelességét.

Az angolszászokról alkotott fogalmainknak azonban a lovagiasság még akkor is szoros tartozéka maradt, amikor őket ellenségként kellett tekintenünk. Különösen állt ez a repülőkre, akiket a hasonló sors s a végzet kíméletlen játékai az első világháborúban még akkor is bizonyos bajtársiasságra hangoltak egymás iránt, amikor ellenségként vívták párbajukat a felhők birodalmában.

Most azonban keserűen tapasztalhattuk ennek az ellenkezőjét. Nem akarjuk megismételni azokat a megrázó leírásokat, amelyek a napi sajtóban a munkásnegyedeket ért légitámadásokról megjelentek. Lehet, hogy erre parancsot kaptak, tehát az erkölcsi felelősség az államvezetőket terheli érte. Csupán arra a minden bajtársiasságot felrúgó jelenségre kívánunk rámutatni, amit nem lehet parancsszóra elkövetni, amikor a lelőtt repülőgép személyzetét még a földön is géppuskákkal szórják, amikor a romok alá temetett munkások segítségére siető munkás-bajtársakra alacsonyan szálló gépekről géppuskatüzet zúdítanak, amidőn robbanó anyaggal töltött játékbabákat dobálnak le a lakosság között, hogy ártatlan kisgyermekek kezét, lábát szétroncsolják vele...

Ezekre a jelenségekre nem lehet ráfogni semmiféle magasabb, hadászati célt vagy szempontot. Ez egy szomorú, erkölcstelen aktus csupán, amely az angolszász lovagiasságról alkotott fogalmainkat beszennyezi és a tévedések birodalmába utasítja. Kár, hogy egy illuzióval ismét szegényebbek lettünk.

*

A „Pravdá"-ban közölt Reuter-jelentés szerint a brit légierők 1943-ban Németország fölött 3294 (a Neue Zürcher Ztg. szerint: 2369) repülőgépet, a Földközi-tenger körzetében pedig 1650 repülőgépet vesztettek. Átlag minden 47 tonna ledobott bombasúlyra egy repülőgép elvesztése esik.

*

A Gilbert-szigetek közelében a trópusi viharban 22 amerikai vadász-repülőgép megsemmisült. Pilótáik — hat kivételével — megmenekültek.

*

Tokió tizenöt kerületét és Nagoya ipari város nyolc kerületét kiürítették. Különösen a pályaudvarok és egyéb hadi fontosságú berendezések körüli területekről szállították el a lakosságot.

*

Eddig egymillió francia vált hajléktalanná az angolszász légitámadások következtében. A halottak száma: 12.000, a sebesülteké: 18.000.

*

A török légierőknek legalább 1000 vadászgépre volna szüksége a légitámadások elleni védekezésre — írja a Manchester Guardian. Ezzel szemben Törökország — az idézett lap szerint — csak 800 darab különféle-mintájú és rendeltetésű repülőgéppel rendelkezik. A légvédelmi tüzérség felszerelése szintén hiányos. Törökország különösen Isztambult félti a légi támadásoktól, ahol igen sok a faépítményű ház, amely a gyujtó bombákkal szemben érzékeny.

*

Nagybritannia területén ezidőszerint 500 repülőtér áll az angolszász légierők rendelkezésére. Körülbelül ötszöröse annak, ami öt évvel ezelőtt rendelkezésre állott, írja a német JDL.

*

Az amerikaiak tulajdonjoga a Nagybritanniában épített repülőterekre hat hónappal a háború befejezése után megszűnik.

*

Alaskán és környékén az amerikaiak Japán elleni légi támadásokra tesznek előkészületeket.

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

A törökországi Szmirnában az iskolák mindkét nembeli ifjúsága számára kötelezővé tették az ejtőernyőugrás oktatását. Az ugrótornyot a kiállítási csarnok közelében állították fel, ahol 13.000 diák kerül ejtőernyős kiképzésre — írja egy svájci jelentés alapján a német IDL.

*

A máltai erőd légierőinek parancsnokául Wann repülőaltábornagy személyében egy volt léghajóstisztet neveztek ki. Elődjét, Park repülőtábornagyot a középkeleti légierők parancsnokságával bízták meg.

*

Balfour brit légügyi államtitkár Kanadában tárgyalásokat folytatott Power kanadai légügyi miniszterrel a repülőkiképzés rendszerében végrehajtandó változtatásokról.

*

A lengyel légierők Angliában 12.000 főt számlálnak s így a legnagyobb emigránsalakulatot alkotják. 1944 elején — az „Aeronautics" szerint — a lengyelek légierői 7 vadászezredből, 1 éjjeli vadászezredből, 3 bombázó ezredből, 1 felderítő és 1 partvédelmi ezredből állottak.

*

Arnold tábornoknak, az amerikai szárazföldi légierők parancsnokának cikke szerint az amerikai hadsereg légierői 1938-ban 22.500 főt számláltak. A Pearl Harbourt ért támadás idején a csendesóceáni térségben 3000 amerikai repülőgép állomásozott. Ebből a bombázók száma 1157 volt, köztük 159 négymoto-

ros. Hawaiban és a Fülöp-szigeteken a támadás idején 526 repülőgép volt, közülük azonban a meglepetésszerű támadás után csak 176 maradt.

*

A spanyol hadsereg ezidei költségvetése a mult évi 1817 millió pezetáról 2663 millió pezetára emelkedett. A többköltség főleg a légierők fejlesztésével áll összefüggésben.

*

Ujzéland az idén 34 millió fontot költ a légierőkre, 68 millió fontot a szárazföldi hadseregre és 10 millió fontot a haditengerészetre.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Martits István okl. gépészmérnök, a Weiss Manfred repülőgép- és motorgyár főmérnöke, április 13-án kötelességének teljesítése közben bombatámadásnak esett áldozatul. Az elhúnytban a magyar repülőipar egyik legtehetségesebb és legodaadóbb munkását vesztette el, aki 15 év alatt a kezdő mérnökből a motorosztály vezetőjévé küzdötte fel magát. A hazai repülőmotorgyártás megteremtésében jelentékeny része volt és különösen annak korszerűsítése terén szerzett maradandó érdemeket. A kiszámíthatatlan sors 39 éves korában ragadta el őt munkatársai sorából. Április 17-én volt a temetése Budapesten, a Farkasréten. Kartársai és a gyár vezetősége nevében Korbuly László igazgató búcsúztatta el a közszeretetben és köztiszteletben álló Martits Istvánt.

*

1000 női repülőgépvezető működik az Egyesült Államok ipartelepein, mint berepülő pilóta — írja a német IDL egy Exchange-jelentés alapján. Ez a létszám ezentúl további 100-zal fog nőni havonta.

*

Brazilia állami repülőgépgyárában áprilisban amerikai licencia alapján megkezdődött a repülőmotorok gyártása.

*

Uj-Zélandon megkezdődött a Tiger „Moth"-típusú iskolarepülőgépek gyártása.

*

A Mars-mintájú, nagyteljesítményű amerikai vizi repülőgép 15 óra, 9 perc alatt tette meg az utat Kaliforniától Hawaiig. Ebben az időben állítólag az az 1 óra 51 perces körözés is bennefoglaltatott, mialatt a gép Hawaiban a nap felkeltét várta. A „Mars" 5950 kg postát, 15 fő személyzetet és 20 utast, valamint egyéb fontos hadianyagokat szállított. A gép súlya az induláskor 64.3 tonna volt.

*

A japánok a Micubishi „S-002" mintájú vadászgépet továbbfejlesztették. Az új tengerészeti vadászgép valószínűleg „S-003" jelzést kap. A gépbe módosított kivitelű Daimler Benz DB 601-es soros motor kerül. Legnagyobb sebessége ezáltal 500 km/ó-ra nő. Üzemanyagtartályai lövésbiztosak. Páncélzata jobb, de kevesebb, mint az ellenséges gépeké. Fegyverzete két 12.7 mm-es géppuskából és egy 20 mm-es gépágyúból áll, amely a légcsavartengelyen át tüzel. A hordfelület belépő élén is vannak géppuskái, ezek száma azonban ismeretlen. Futószerkezetének nyomtávolsága szokatlanul nagy. A gépre torpedószerű pótbenzintartály is erősíthető.

*

Az amerikaiak a 75 mm-es repülőgépágyún kívül egy 55 mm-es gépágyúval is kísérleteznek.

*

A repülőgépeken a motorzaj szigetelésére Amerikában egy „Vibeston" nevű anyaggal kísérleteznek, amely főleg azbesztből áll. A hangszigetelő anyaggal főleg a repülő személyzet korai kifáradását akarják megakadályozni.

REPÜLŐSPORT

15.000 növendéket képeztek ki Angliában egy év alatt vitorlázó repülőnek.

*

A „Stockholms Tidningen" nevű svéd ujság ezidei aranyérmét és 1000 svéd korona pénzjutalmát Claes Smith berepülő pilótának ítélték oda, aki az új gépek kipróbálása és berepülése terén szerzett maradandó érdemeket.

*

Dániában a vitorlázó repülést ismét engedélyezték.

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA.

(11)

Az ejtőernyős mellett álló csendőr jelentkezett és előadta, hogy járőrtársa a géproncsokat őrzi. A százados kiadta az intézkedéseit és utána újra a csendőrhöz fordult:

— Mi van a másik ejtőernyőssel?

A csendőrőrmester tágranyitotta szemeit. Kisült, hogy ők csak erről az egy ejtőernyősről kaptak jelentést és így nem is kutattak más irányba. A százados most a körülállókat kérdezte meg. A legtöbbje fejét ingatta annak jeléül, hogy nem tud magyarul. Végre egy idősebb, barázdált arcú férfi előállt és a falu felett északkelet—délnyugat irányú erdős hegygerincre mutatott...

— Ott... látni!

— Nos, ez nem sok! — fakadt ki a százados. Menteni akarják-e az oroszt a helybeliek, vagy tényleg elkerülte figyelmüket a másik ejtőernyős, nem tudta megállapítani. Belátta azonban, hogy tőlük aligha kaphat megfelelő útbaigazítást és ezért Lacihoz fordult. „Vedd magad mellé ezt a két csendőrt, Vadász őrmestert és még két markos embert a velünk jött repülők közül. Te tudod a körülbelüli helyet, ahol a másik orosz földet ért, hiszen elrepültél felette. Fogd el őt! Nehéz dolog, nem mondom, de hátha értékes vad kerül hurokra és akkor minden fáradságot megér. Mi itt várunk rád a gépkocsival. De légy óvatos! Olyanok ezek, mint az angolnák, könnyen kicsúsznak a kezedből és ha szorul a kapca, utolsó mozdulatukig védekeznek!"

Kezet fogott a zászlóssal és útjára engedte. A kis csoport elindult. A csendőrőrmester Laci mellé lépett.

— Zászlós úr, van egy megbízható favágónk a faluban, aki úgy ismeri azt a hegyoldalt, ahová megyünk, mint a tenyerét. Elmegyek érte!

— Köszönöm, őrmester. Nagyon szívesen veszem igénybe a segítségét. De ha ennyire ismerős itt, nem tudja, van-e egy Nadja nevű tanítónő?

— Hogyne. Az apjával együtt tanítják a helybeli gyermekeket. Igen okos leány, mi nagyon becsüljük. Nem lelkesedik ugyan a magyarokért, de legalább nyiltan kimutatja. Ismeri őt talán, zászlós úr?

— Igen. Hol laknak?

— A templommal szemben. Mindjárt odaérünk!



A templomhoz érve, a csendőrőrmester rámutatott az iskolával közös telken épült családi házra. Laci szíve nagyot dobbant.

— Itthon lehet most?

— Egészen biztosan. Nem sokkal előbb, hogy az urak megérkeztek, ott volt a sebesült orosznál és megígérte, hogy főz neki teát!

— Köszönöm, most ön keresse meg a favágót és a többiekkel együtt várjanak reám a falu keleti kijáratánál. Rejtőzzenek el, nehogy gyanút keltsenek, vagy az erdőben rejtőző orosz észrevegyen valamit.

A csendőrőrmester átvette a csoport vezetését. Laci pedig nagyot lélegezve megindult a ház felé. Benyitott az utcai kapun, mire a kutya dühös morgásba kezdett. Megállt, nehogy tovább ingerelje a ház őrét és hallotta, hogy valaki az épület hátsó része felől sebes léptekkel jön előre. Most kifordult a sarkon...

— Nadja!...

— Laci!...

Örömujjongás volt ez. A váratlan találkozás levetett róluk minden előítéletszerű megkötöttséget és önfeledtén, szívből fakadó érzéssel örültek egymás láttának.

— Jöjjön beljebb, Laci, bemutatom anyukának. Apus sajnos még mindig tanít.

Betuszkolta a zászlóst a szalonba és behívta édesanyját. Őszhajú, az élet küzdelmeiben megtört nő jött be.

— Nézd, mama, ez az a zászlós, akiről annyit beszéltem és aki azokat a könyveket küldte nekem! Ugy-e helyes fiú?

Laci elpirulva csókolt kezet és az asszony kissé nehezen forgó nyelvvel, de tiszta magyarsággal üdvözölte. De Nadja folytatta:

— Anyu, drágám, megígértem, hogy teát főzök a szegény sebesültnek. Légy szíves, készítsd el és küldd ki neki!

Magukra maradtak. Leültek a heverőre. Laci rajongva nézte a leányt.

— Nadja, drága, miért hallgatott? Miért nem válaszolt leveleimre? Miért szánt tantaluszi kínokat nekem? Hiszen maga is szeret, nem tagadhatja...

Nadja szép arca komoly színt vett fel.

— Talán igaza van, Laci. Nem tagadom, nagyon megörültem magának és mégis, nekünk nem szabad találkoznunk. Nem lett volna szabad idejönnie...

Laci tenyerébe vette a leány formás kezét.

— Nadja, lássa eddig nem jöttem, mert megtiltotta. De most hivatalosan vagyok itt és bűn lett volna elkerülni magát. Bármi legyen az ok, nekünk nem lehet többé elszakadnunk...

— Könnyű ezt kimondani, Laci, de ki tudna hidat verni azokra a szakadékokra, amelyek lelkeinket eddig oly messzire elválasztották egymástól. Külön világban éltünk mindketten, esetleg súlyos katasztrófa lenne a mi egyesülésünk. Szomorú, én azonban nem látok más kiútat. De miféle hivatalos ügyben jött ide? Talán a gépzuhanással kapcsolatban!

— Igen. Ez az orosz gép kémkedett a repülőterünk fe-

lett. Leszállásra akartam kényszeríteni, de megtámadott és önvédelemből lelőttem. Két ember ugrott ki belőle ejtőernyővel. Az egyik megvan és most a másik keresésére indulok...

A leány megdöbbenve kapta fel a fejét.

— Mi az, drágám? — kérdé Laci.

Nadja önfeledten ragadta meg Laci karját. Mély fájdalommal nézett a fiú becsületes szemébe, hallgatott néhány pillanatig, majd halkan megszólalt.

— Szörnyű helyzetben vagyok! Két malomkő közt őrlődöm. Szeretném megmenteni szegény félrevezetett fajtestvéreimet, de magát sem akarom elveszteni. Most kinek segítsek?... Borzasztó...

Szeme könnybelábadt. Laci simogatni kezdte fejét, azt a gyönyörű göndör fekete haját és a leány lassan megnyugodott...

— Laci, most olyanokat fogok mondani, ami nagy meglepetés lesz magának. Szívem magához húz s talán az a legjobb megoldás, ha beszélek. Elég volt már a véres áldozatokból!...

És elmondott mindent, amit ma az erdőben látott. Beszélt a sziklabarlangról, Mirovról, annak csalárd szerepéről, a szegény félrevezetett vagy fantaszta ruszinokról.

Laci némán hallgatott. Átérezte egy kiforróban lévő nép tragikus hányódását és most még jobban megszerette, nem, becsülte a leányt... Az pedig folytatta.

— Az orosz elrejtőzött Mirovnál. Elfogásuk erőszakkal igen sok vérbe és időbe kerülne. Én jobbat ajánlok. Keresse fel a szomszéd faluban Hajlik Fedor lelkészt. Ott lakik a templom mellett. Mondja meg neki, hogy én kérem őt, vezesse magukat észrevétlenül Mirov rejtekébe és hogy itt a bosszú órája! És most menjen, Laci, de nagyon... nagyon vigyázzon magára!

— A jó Isten vezérelt magához, Nadja! Maga az őrangyalom, most már nincsen mitől tartanom. Köszönöm, drága!

(Folytatjuk)

Szerkesztői üzenetek

A m. kir. honvédelmi miniszter két Pályázati Hirdetményt adott ki, melyek közül az elsőben pályázatot hirdet a m. kir. honvéd légierők hivatásos legénységi állományának pótlását biztosító Székesfehérvár-Sóstón működő m. kir. honvéd repülő csapattiszthelyettesképző iskola 1944. évi október hó 1-én kézdődő I. évfolyamára, a másodikban pályázatot hirdet a m. kir. honvédség hivatásos repülő műszaki tiszthelyettesi állományának pótlására 1944. évben műszaki tanonc felvételre. Kérvénybeadási határidők: f. évi június hó 30. Mindkét Pályázati Hirdetményt részletesebben ismerteti testvérlapunknak, az Ifjú Repülőnek május 1-i száma.

Sándor György, Kassa. A Balatonba lezuhant angolszász bombázó kétmotoros, angol Vickers Wellington volt, mint azt a Magyar Szárnyak is jelezte a mult számban. A napilapban megjelent Moszkitóról szóló riport félreérthetetlenül erről a gépről szól, aminthogy a képes hetilapban közölt Liberator aláírású kép is a Wellingtont ábrázolja.

»Egy váradi diák«. Valóban teljesen téves a képes hetilapban olvasott adat a Blohm-Voss repülőcsónak 42.000 lóerő összesített motorteljesítményéről. 7000 lóerős motor a motorgyártás mai állása mellett teljesen elképzelhetetlen. Az illető ujság munkatársa valószínűleg hallott valamit a Wiking kb. 7000 lóerő összmotorteljesítményéről és ezt a teljesítményt egy motornak tulajdonította. Egyszerűen beszorozta hattal — tekintve, hogy azt már nem lehetett eltéveszteni fénykép után, hogy a BV 222 hat motorral repül — és így jött ki a mesébe illő 42.000 lóerő. Hasonló baklövés a Junkers 52 szállítógépeknek nehézbombázókká való átkeresztelése. Ilyen és ehhez hasonló bántó tévedések naponként látnak napvilágot a magyar napisajtóban, melyeknek oka a szakismeret hiánya. Az ilyesmik kiküszöbölését lapunk elsőrendű feladatának tekinti.

Király Pál, Rákospalota. A North-American Mustang egymotoros vadász nagyhatótávolságú vadászgép. Póttankkal 2400 km. út berepülésére képes. A hosszútávú nyugati légitámadásoknál rendesen ezzel a géppel kísérik az angolszászok bombázóikat.

Szmolnik Lajos, Nyiregyháza. 1. Beküldött cikke, néhány javítással az Ifjú Repülő május 1-i számában jelenik meg. A fényképet nem közölhetjük. 2. Ha a képek repülőtárgyúak és érdekesek, küldje be őket szerkesztőségünkbe. 3. Felmelegített és komprimált levegő hátrafelé való nagyerejű kilövellése által működik. Egyébként a Magyar Szárnyak 1943 november 15-i számában részletes ismertetés jelent meg a kérdéses géptípusról.

Nagy Gábor, Veszprém. A napilap vasárnapi mellékletének címlapján közölt rajzon szereplő amerikai nehézbombázó (nyilvánvalóan Boeing Fortress) hátsó géppuskatornya valóban nem ilyen. A felső egyes géppuska a valóságban a géppuskalövész célzókészüléke.

Jávor László, Dusnok. Az angolszász bombázókat támadó gép minden valószínűség szerint Messerschmitt 110. romboló volt. A pilóta nevéről mi nem tudunk felvilágosítást adni.

Némethváry Gyula, Budapest. A Repülőalap a mai rendkívüli viszonyok miatt egyelőre nem foglalkozhatott a fényképpályázat bírálásával. Reméljük azonban, hogy rövidesen sor kerül az összes beküldött kép átnézésére. A filmeket a pályázat lezárása után küldjük vissza.

Menczer Zoltán, Veszprém. Olvassa el az előző üzenetet.

Németh Kálmán, Szombathely. A kéttörzsű, kétmotoros amerikai Lockheed vadász neve nem Lightling, hanem Lightning. (ejtsd: Lájtning.)

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer

*minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre **24 pengő**. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő Egyes szám ára **1 pengő**. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

442624 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.